JAHRGANG 7
FEBRUAR 1958

2

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN





Wissen Sie schon . . .

● *daß verschiedene europäische Eisenbahnverwaltungen als Regelspitzensignal drei weiß leuchtende Laternen verwenden? Auch die Deutsche Bundesbahn hat für Nebenbahnen drei weiße Lichter in Form eines A vorgeschrieben. Als Grund hierfür wird eine bessere Möglichkeit der Unterscheidung von Straßenfahrzeugen angegeben, da die Nebenbahnen oft in gleicher Höhe neben den Straßen verlaufen und diese auf unbeschrankten Wegübergängen kreuzen. Vorgeschrieben ist die dritte Lampe nur für Nebenbahnen. Da aber der UIC diese Regelung auch für Hauptbahnen anstrebt, werden neue Lokomotiven schon vorsorglich mit einer dritten Lampe ausgerüstet.*

Eine Änderung des Signals Zg 1 bei der Deutschen Reichsbahn ist zunächst nicht vorgesehen. Unser Bild zeigt eine Diesellok V 200 mit der in der Mitte über den beiden Stirnfenstern befindlichen dritten Lampe.

Foto: J. Claus, Frankfurt/M.

● *daß die dampfbetriebenen Züge der Hamburger Stadtbahn auf den Strecken Hamburg—Harburg und Altona—Elmshorn als Wendezüge verkehren?*

● *daß bis zum Jahre 1960, dem letzten Jahr des sechsten Fünfjahrplanes, in der Sowjetunion dreimal soviel Kilometer Streckenlänge elektrifiziert sein wird wie in den USA? Während des sechsten Fünfjahrplanes sollen insgesamt 8100 km Gleislänge auf elektrischen Betrieb umgestellt und 6500 km Bahnstrecke neu gebaut werden. Die Geschwindigkeit der elektrisch betriebenen Züge wird 150 km/h erreichen, die Fahrzeit auf der Strecke Moskau—Wladiwostok dadurch von zehn auf sechs Tage verkürzt.*

AUS DEM INHALT

Titelbild

Elektrische Schnellzuglokomotive CC 71 39 der Französischen Staatsbahnen SNCF. Foto: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Bauplan für eine Tenderlokomotive der Baureihe 74^{0-3} (pr T 11) in der Baugröße H 0

Personenzuglokomotive der Baureihe 25^{10}

Modellbahnneuheiten auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1958

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft". Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Typographische Gestaltung: M. Hoffmann. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei". **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft", Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

Lokomotivführer — Dein Beruf!

Zu einem der schönsten und erstrebenswertesten Berufe im Zeitalter der Technik gehört nach wie vor der des Lokomotivführers. Wer hat nicht sehnsüchtig und verlangend am Bahnsteig, an einem Wegübergang oder auf einer Brücke gestanden und die letzten prickelnden Augenblicke vor der Anfahrt einer großen Schnellzuglokomotive oder das sekundenschnelle Vorüberbrausen eines langen und schweren Zuges erlebt. In vielen jungen Menschen reift in solchen Augenblicken der Wunsch, auch einmal der Gebieter über 2000 PS und mehr zu sein. Und dieser Wunsch kann heute leichter denn je erfüllt werden. Die Deutsche Reichsbahn braucht dringend junge, für den Beruf des Lokomotivführers und des Lokomotivheizers begeisterungsfähige Menschen.

Dank der Unterstützung unserer Arbeiter-und-Bauern-Regierung gibt es in der Deutschen Demokratischen Republik eine große Anzahl von Arbeitsgemeinschaften Junger Modelleisenbahner, in denen solche begeisterungsfähigen Menschen arbeiten und lernen. Wir wissen, daß sich die Teilnehmer dieser Arbeitsgemeinschaften ernsthaft mit den Problemen des Eisenbahnwesens beschäftigen und recht gut über die Eisenbahn Bescheid wissen. Das ist doch schon ein guter Anfang für einen zukünftigen Lokomotivführer oder -heizer. Zum anderen haben wir erfahren, daß der Redaktion dieser Fachzeitschrift oft die Frage vorgelegt wird, wie man Lokomotivführer werden kann. Der Aufforderung der Redaktion, diese Frage zu beantworten, sind wir gern nachgekommen.

Wir alle kennen die stürmische technische Entwicklung in unserer Zeit. Sie macht nicht halt bei den Dampflokomotiven, im Gegenteil, neue, bessere und wirtschaftlichere Zugkräfte, wie elektrische Lokomotiven, Diesellokomotiven und Dieselzüge, werden in Zukunft die alte bewährte Dampflokomotive ersetzen. Und auch diese modernen Triebfahrzeuge erfordern Menschen, die ein hohes Wissen und Können besitzen und sich der besonderen Verantwortung bewußt sind, die einem Triebfahrzeugführer zukommt.

Wie kann nun ein junger Mensch diesen Beruf ergreifen?

Der Weg über den Facharbeiter zum Lokomotivführer

a) Grundschulausbildung;

b) 3jährige Facharbeiterausbildung als Lokschlosser, Schlosser, Schmied, Kesselschmied, Dreher oder Klempner;

c) 15monatige Beschäftigung in der Ausbesserung der Lokomotiven;

d) 18monatige Ausbildung zum Lokomotivführer und erfolgreiche Abschlußprüfung.

Aber auch dem Ungelernten und dem Nichtmetallhandwerker steht der Weg zum Lokomotivführer offen, und zwar nach

a) einer mindestens 5jährigen erfolgreichen Tätigkeit als Lokomotivheizer;

b) 18monatiger Beschäftigung in der Ausbesserung der Lokomotiven und allgemeiner formloser Prüfung;

c) 18monatiger Ausbildung zum Lokomotivführer und erfolgreicher Abschlußprüfung.

Für die Übernahme als Lokomotivführer-Anwärter ist die volle körperliche Tauglichkeit, die sich besonders auf das Sehvermögen — Farbsinn — und das Hörvermögen bezieht, Voraussetzung. Das Lebensalter soll zwischen 18 und 45 Jahren liegen.

Die Deutsche Reichsbahn besitzt sehr gut ausgestattete Lehrlingsausbildungswerkstätten in allen Reichsbahnausbesserungswerken und einigen größeren Bahnbetriebswerken. Hier erhalten die Lehrlinge eine gründliche Facharbeiterausbildung. Auch bestehen besondere Lokfahrschulen für die Lokführerausbildung.

Für die Laufbahn des Lokomotivheizers oder Beimannes auf elektrischen Loks, Dieselloks und Triebwagen können sich junge Menschen melden, die das 18. Lebensjahr erreicht haben und die volle körperliche Tauglichkeit besitzen. In einer kurzzeitigen Ausbildung werden ihnen die wichtigsten theoretischen und praktischen Kenntnisse vermittelt.

Für Lokheizer und Beimänner besteht die Möglichkeit der Übernahme in die Lokführerausbildung, wenn sie in einer mindestens fünfjährigen Tätigkeit gute Leistungen gezeigt haben.

Alle Bahnbetriebswerke der Deutschen Reichsbahn geben gern Auskunft über Bewerbung, Einstellung, Ausbildung, Berufsaussichten und Entlohnung.

Ministerium für Verkehrswesen
Hauptverwaltung
der Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn

gez. Vieser
Leiter der Hauptverwaltung



FRITZ HAGER, Dresden, und
Ing. GÜNTER FROMM, Weimar

Gepäck- und Personenwagen der Bauart „Langenschwalbach"

Багажный и пассажирский вагоны типа «Лангеншвальбах»
Wagons à bagages et voitures à voyageurs construction „Langenschwalbach"
Luggage Vans and Coaches of the „Langenschwalbach" type

DK 625.245.2 DK 625.231

Es gibt verhältnismäßig wenige Wagenbauarten, die nach ihrem Erbauer oder Konstrukteur (Pullman, Talbot) oder nach einer bestimmten Strecke, für die sie speziell vorgesehen waren (Rheingold, Altenberg), benannt wurden. Eine solche ist die Bauart „Langenschwalbach". Langenschwalbach, heute Bad Schwalbach, liegt an der in den Jahren 1889 bis 1894 gebauten Strecke Wiesbaden—Zollhaus—Diez (Lahntal). Die den Taunus durchschneidende Strecke weist auf dem Abschnitt Wiesbaden—Langenschwalbach Steigungen bis 1 : 30 auf. 1890 kam bei der damaligen preußisch-hessischen Eisenbahndirektion Mainz der Gedanke auf, für diese Strecke einen besonders leichten und kurvenläufigen Wagentyp zu konstruieren. Die Wagen sollten die Länge eines normalen zwei- oder dreiachsigen Wagens nicht überschreiten. Es entstanden die Typen A 4 i Pr 91, AB 4 i Pr 91, BC 4 i Pr 91, C 4 i Pr 91 und Pw Post 4 i Pr 91, die, wie schon aus der Bezeichnung ersichtlich ist, 1891 erstmalig dem Verkehr übergeben wurden. Diese Wagen besaßen eine einheitliche Länge von nur 12 400 mm über Puffer. Die Wagenkästen waren auf besondere Drehgestelle mit 2000 mm Achsstand bei einem Drehzapfenabstand von 7100 mm aufgesetzt. Die Besonderheit der Drehgestelle bestand darin, daß sie beiderseits nur über eine auf den Kopf gestellte Blattfeder abgefedert waren (siehe Zeichnung Nr. 44.6). Die Wagen besaßen außerdem offene Plattformen mit Übergangsbrücken. Die Plattformen ragten über die Pufferbohle hinaus, um eine Einstiegbreite von 700 mm zu erzielen. Das hochgewölbte Tonnendach war an beiden Enden abgerundet, so daß eine für diese Wagen charakteristische Dachform entstand. Entsprechend der Anzahl der Abteile besaßen die Wagen fünf bzw. sechs gekuppelte (doppelte), oben abgerundete Fenster von 600 mm Breite. Der kombinierte Gepäck-Postwagen besitzt bei den gleichen Abmessungen zwei eingezogene, zweiflügelige Flügeltüren. Die Wagen haben ein sehr gefälliges Aussehen und bewährten sich bei dem günstigen Eigengewicht von nur 20 t bestens.

Bis 1913 wurden diese Typen, die dann auch auf andere Bergstrecken gelangten, mit einigen Änderungen in etwa 200 Exemplaren weitergebaut. Es entstanden die Wagen der Gattungen BC 4 i Pr 08, BC 4 i Pr 11, C 4 i Pr 09, C 4 i Pr 11 und C 4 i Pr 13. Diese Typen erhielten auch Aborte, die in den Wagen des Baujahres 1891 noch nicht vorhanden waren. Der Wagen A 4 i Pr 91 wurde sogar auf einer Weltausstellung gezeigt, ein Beweis, daß diese Wagen einen für die damalige Zeit beachtlichen technischen Stand aufwiesen.

Ab 1907 wurden auch 4.-Klasse-Wagen mit Traglastenabteil gebaut, da die deutschen Bahnen bis 1927 diese Wagenklasse führten. Es entstanden die Gattungen C 4 itr Pr 07, CC 4 itr Pr 07, CC 4 itr Pr 12 und C 4 itr Pr 11. Letztere Gattung besaß ebenso wie die Typen C 4 itr Pr 07 und BC 4 i Pr 09 einfache Fenster von 1000 mm Breite in der zweiten Klasse und 800 mm Breite in der dritten Klasse, im Gegensatz zu den anderen Gattungen, die durchweg gekuppelte (doppelte, dicht beieinanderliegende) Fenster aufwiesen.

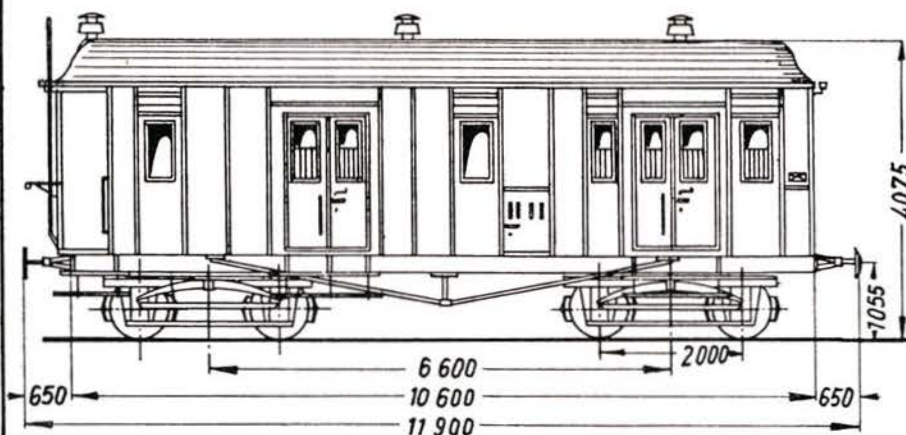
Die Pw Post 4 i-Wagen wurden ab 1895 mit nur einer Plattform auf der Gepäckseite gebaut, so daß sich ihre Länge auf 11 900 mm über Puffer verringerte.

Ab 1914 wurde aus den Langenschwalbacher Wagen ein verbesserter Typ entwickelt, der mit der typisch preußischen Dachform (Tonnendach mit Oberlichtaufbau) und teils geschlossenen, teils offenen Bühnen in etwa 50 Exemplaren gebaut worden ist. Die Länge dieser Wagen betrug 14 400 mm (BC 4 i Pr 14) bzw. 13 000 mm (C 4 itr Pr 14, CC 4 itr Pr 14 und C 4 i Pr 15). Der zu diesen Wagen gehörende Gepäck-Postwagen hatte eine Länge von 12 150 mm. Er wurde ohne Plattformen und Oberlichtaufbau gebaut. Die Wagen waren auch für den Einsatz auf anderen Strecken bestimmt.

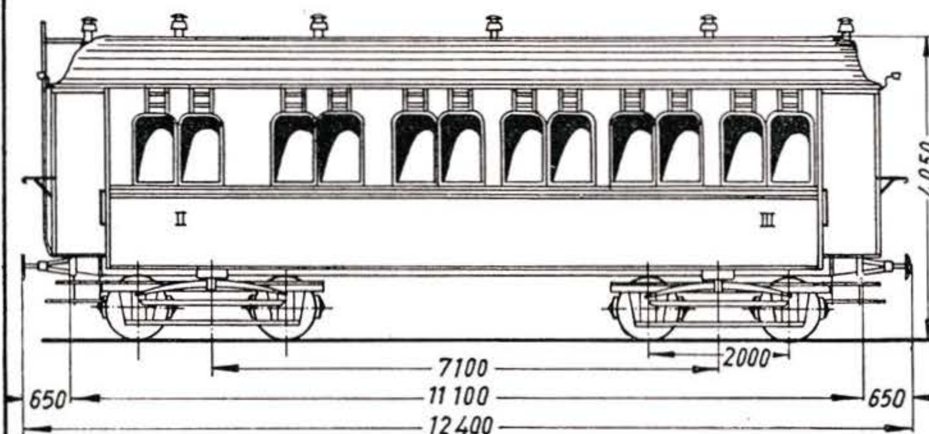
Im Jahre 1923 wurden von der Eisenbahndirektion Frankfurt/Main letztmalig 30 Wagen in Auftrag gegeben, die den ab 1914 gebauten Gattungen in den Längenabmessungen entsprachen, aber keine Oberlichtaufbauten besaßen. In ihrer äußeren Erscheinung ähnelten sie also den sogenannten Einheitspersonenwagen. Es waren die Typen BC 4 i Pr 23, C 4 i Pr 23, C 4 id Pr 23 und CC 4 id Pr 23. Soweit bekannt wurde, sind die Wagen A 4 i Pr 91 und AB 4 i Pr 91 ausgemustert bzw. umgebaut worden. Die noch vorhandenen Wagen dieser Gattungen tragen jetzt folgende Nummern: BC 4 i = 35 901 ..., C 4 i = 79 825 ..., Pw Post 4 i = 101 901 ...

Die beschriebenen Wagen sind heute noch im Thüringer Bergland auf der Strecke Meiningen—Römhild anzutreffen. Sie stehen ausschließlich im Personenzugdienst.

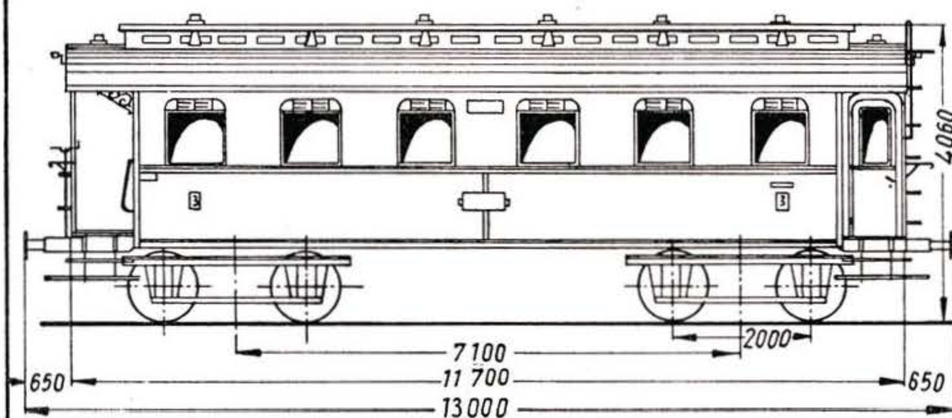
Diese interessanten Wagentypen eignen sich vorzüglich zum Nachbau und werden auf Modellbahnanlagen mit gebirgigem Nebenbahncharakter und kleinen Krümmungsradien ihre Wirkung nicht verfehlen.



Pw Post 4 i Pr 95



BC 4i Pr 91



CC 4 itr Pr 14

C 4itr Pr 14
mit beiderseitiger
Plattform.



M. 1:87

1957	Datum	Name		Fritz Hager Dresden	
Gezeichn.	18. Aug.				
Geprüft	19. Aug.				
Maßstab 1:100	Gepäck-u. Personenwagen Bauart Langenschwalbach			Zeichgs. Nr. 44.6	



Foto: G. Illner, Leipzig

BIST DU IM BILDE?

Aufgabe 43

An der Rauchkammer der abgebildeten Lokomotive der Baureihe 03 entdeckte unser Fotograf eine rote Scheibe. Da man dieses Signal nicht jeden Tag an einem Fahrzeug der Deutschen Reichsbahn sehen kann, hielt er es im Bilde fest. Unsere Frage an Sie: Können Sie sich erklären, was diese Scheibe zu bedeuten hat?

Lösung der Aufgabe 42 aus Heft 1/58

Der mit gelber Farbe außen auf den Puffer gemalte oben geöffnete Ring besagt, daß der Puffer mit Ringfedern, die mit Schlitzfederringen versehen und durch eine Vorspannstange zu einer Patrone zusammengefaßt sind, ausgerüstet ist. Die Zahl im Kreis gibt die Endbelastung der Feder in Tonnen an. Auf unserem Bild ist die Endbelastung 35 t. Die Endbelastung ist so zu verstehen, daß der Puffer die auf ihn drückende Last (durch Gegenpuffer) bis zu einer bestimmten Höhe (die Endbelastung) noch federnd aufnimmt. Übersteigt der Druck die Endbelastung (hartes Auflaufen, Zusammenstoß), dann ist bei nun erschöpfter Federung ein harter direkter Schlag nicht zu vermeiden.

In der Regel betragen die Endbelastungen der Ringfederpuffer der Güterwagen und der zwei- und dreiachsigen Personenwagen 35 t und der der vierachsigen Drehgestell-Reisezugwagen 32 t. Zu der Aufschrift kam es folgendermaßen: Als die ersten mit Ringfedern versehenen Puffer versuchsweise eingeführt wurden und man äußerlich nicht erkennen konnte, ob die Puffer Kegel- oder Ringfedern in sich trugen, ordnete man im Jahre 1934 auf dem Verfügungswege an, daß alle mit Ringfedern versehenen Puffer diese Aufschrift erhalten mußten. Dabei wurden alle Puffer, die mit Ringfedern ohne besonderes Vorspannelement versehen waren, mit einem geschlossenen Ring gekennzeichnet. Alle Puffer mit Ringfedern, die mit Schlitzringen versehen und durch eine Vorspannstange zu einer Patrone zusammengefaßt waren, erhielten den oben geöffneten Ring. Als die Gummifederung auch bei den Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn eingeführt wurde, wurde auf diese Puffer ein längliches Kreuz gemalt (siehe Heft 1/1957, S. 7).

Nachdem die Versuche mit den Ringfedern zufriedenstellend abgeschlossen waren, behielt man die Beschriftung bei, und heute ist jedes Wagen-Raw verpflichtet, die entsprechende Kennzeichnung anzubringen. Für die Beschriftung wird eine fette Mittelschrift 50 nach DIN 1451 gewählt. Die Farbe ist gelb.

Es gibt nun noch Fälle, wo sich die Puffer aus bestimmten Gründen nicht drehen dürfen. Diese Puffer sind durch eine entsprechende Ausbildung ihrer Bauelemente gegen Drehen gesichert. Um auch das kenntlich zu machen, erhält der Ring in der Waagerechten links und rechts je einen kurzen aufgemalten Ansatz.

Neuerdings geht man jedoch von der Beschriftung ab, weil es sich gezeigt hat, daß sie nicht dauerhaft ist. Jetzt wird an jeden mit Ringfedern oder Gummifederung versehenen Puffer ein kleines Blechschild angeschraubt. Auf diesem Schild ist entweder ein G (Gummi) oder R (Ringfeder) eingeprägt. Auf die Bezeichnung der Federendbelastung wird dabei gänzlich verzichtet. Nebenbei erwähnt besitzen die Puffer unserer Wagen überwiegend noch Kegelfedern.

Ing. Klaus Gerlach

HANS KÖHLER, Erfurt

Drittes Licht am Zugspitzensignal

Dem Regel-Spitzensignal an Zügen bei Dunkelheit — vorn am ersten Fahrzeug zwei weiß leuchtende Laternen in gleicher Höhe — wird bei der Deutschen Bundesbahn eine dritte weiß leuchtende Laterne in der Mitte über den zwei üblichen Laternen hinzugefügt, wenn die Bahn länger auf oder unmittelbar neben einer Straße entlang führt. Dadurch sollen sich Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge besser voneinander unterscheiden (Bild 1). Siehe auch 2. Umschlagseite!

Außerdem wird die dritte Laterne am Steuerwagen von Wendezügen angebracht, solange der Zug geschoben wird (Bild 2). Dieses Signal leuchtet bei Tage und bei Dunkelheit.

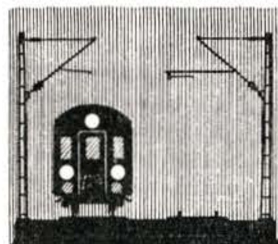


Bild 1 Zugspitzensignal auf Strecken, die auf oder unmittelbar neben einer Straße entlang führen.

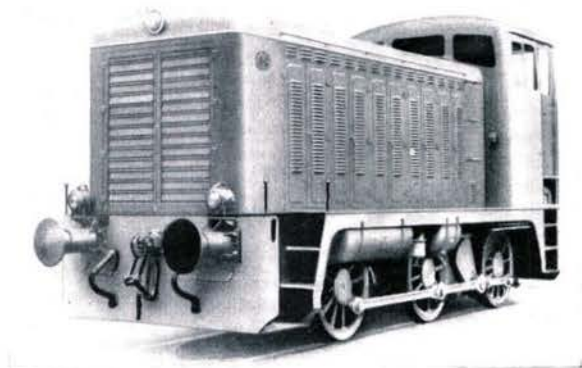


Bild 2 Zugspitzensignal eines Wendezuges (bei Tage und bei Dunkelheit).



interessantes von den eisenbahnen der welt +

interessantes von den eisenbahnen de





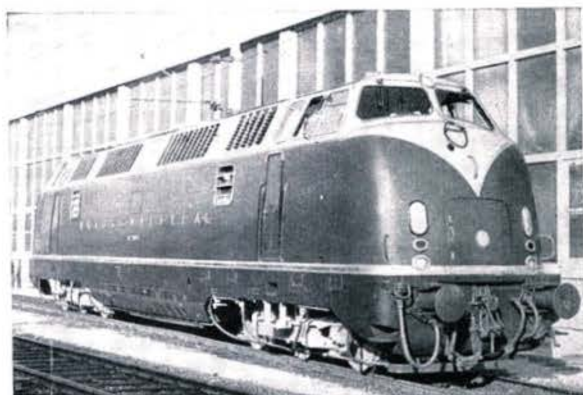
Diese normalspurige dieselhydraulische 400-PS-Lokomotive wurde vom ČKD-Werk „Sokolovo", Prag, für den Rangierdienst in Industriebetrieben gebaut, sie kann aber auch auf örtlichen Bahnen zur Förderung mittlerer Güterzüge eingesetzt werden. Angetrieben wird die Lok durch einen wassergekühlten Zwölfzylinder-Dieselmotor Typ 12 V 170 DR, sie hat ein Dienstgewicht von 48 t, und die Länge über Puffer beträgt 8690 mm. — ille —





Die schwedische Firma NOHAB in Trollhättan baute für die Norwegische Staatsbahn (NSB) diese Diesellokomotive, die eine Geschwindigkeit von 130 km/h erreicht und deren Dienstgewicht 93,6 t beträgt.
Foto: Haake, Berlin



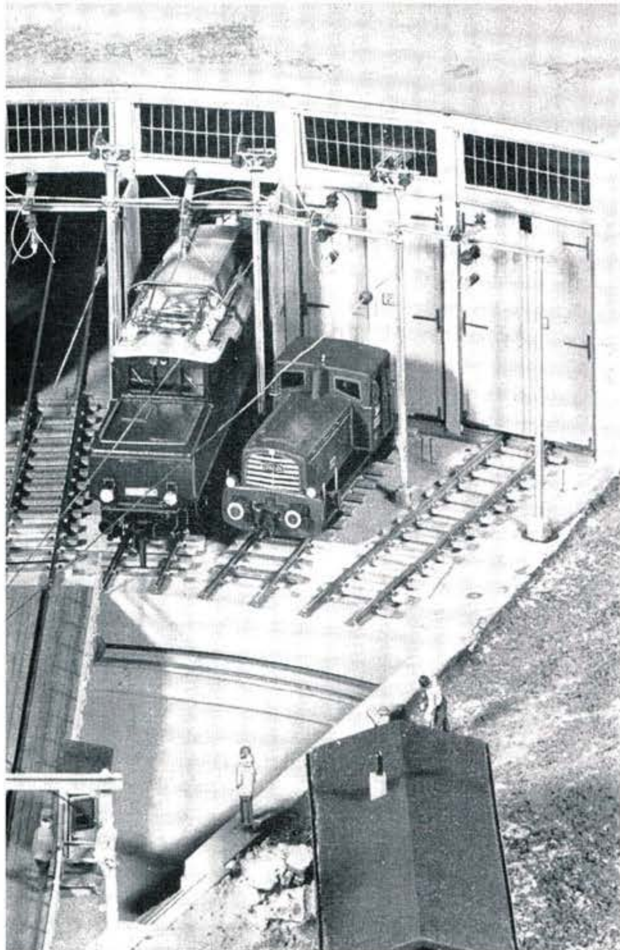


Die C'C'-Diesellok ML 2200 (Probelok) von der Krauß-Maffei A. G. wurde auf Fahrten vom 29. 9. bis 2. 10. 1957 auf der Linie Gloggnitz—Mürzzuschlag der ÖBB erprobt. Drei gleiche Lokomotiven mit der Bezeichnung D 66 wurden an die Jugoslawischen Staatsbahnen (JZ) geliefert.

Technische Daten

Dienstgewicht	96 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Leistung	2200 PS
Vorräte:	
Dieselöl	4200 l
Heizöl	1000 l
Wasser (für den Zugheizkessel)	3500 l

Foto: K. Pfeiffer, Wien



1

Wiener Spezialitäten

In Wien entstehen unter den geschickten Händen des Herrn Sattler, den unser österreichischer Bildreporter besuchte, Modellfahrzeuge und eine Modellbahnanlage in der Baugröße H 0.

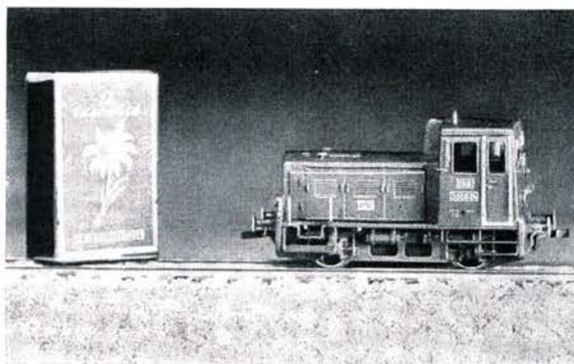
Bild 1 Blick auf den Lokschuppen. Neben der Ellok Baureihe 1020 der ÖBB wartet die Diesellokomotive Baureihe 2060 auf ihren Einsatz.

Bild 2 H 0-Modell der österreichischen Diesellokomotive Baureihe 2060. Herrn Sattler ist es gelungen, auch einen Motor in diesem mit allen Details angefertigten Modell unterzubringen. Die Streichholzschachtel gestattet einen eindrucksvollen Größenvergleich.

Bild 3 Ein Güterzugpackwagen Pwg in der Baugröße H 0, gebaut von Herrn Sattler, Wien, und ausgestattet mit Göls-Kupplungen.

Bild 4 Offener Güterwagen Om Villach in der Baugröße H 0. Auch dieses Bild läßt erkennen, daß Herr Sattler bei der Anfertigung seiner Modellfahrzeuge größte Sorgfalt walten läßt.

FOTOS: K. PFEIFFER, WIEN



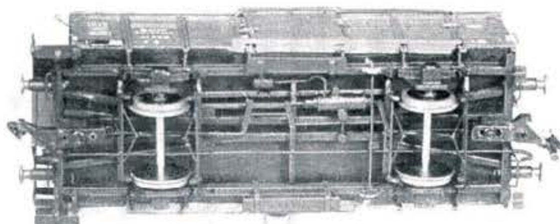
2



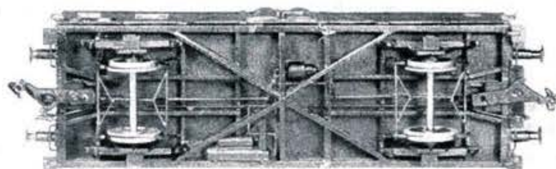
3

Bild 5 Um auch seinen Güterzügen internationales Gepräge geben zu können, baut Herr Sattler auch Fahrzeuge anderer Bahnverwaltungen. Unser Bild zeigt die Unteransicht eines G-Wagens der Jugoslawischen Staatsbahnen.

4



5



OLAF HERFEN, Dresden

Raum ist auf der kleinsten Platte ...

Место есть на малейшей доске

Il y a de la place sur le plus petit panneau

There is Room Enough on the Smallest Board

DK 688.727.8.41

für eine Modelleisenbahn, auch wenn nur eine Fläche von 2,0 × 1,10 m zur Verfügung steht. Darauf wollte ich unbedingt eine eingleisige Hauptstrecke und eine davon abzweigende Nebenbahn in der Baugröße H0 unterbringen. Der untere Bahnhof I sollte dem eines mittleren Kurortes mit nur geringem Güterverkehr, der sich hauptsächlich auf Holztransport beschränkt, ähneln. Da einige Personenzüge in diesem Kurort enden, ist ein kleiner Lokschuppen und ein Bereitstellungsgleis für Personenzüge erforderlich. Ein etwas längerer Bahnsteig wird für den täglich einmal hier haltenden Eilzug benötigt. Von Gleis 1 fahren zwei Triebwagen nach dem oberen Bahnhof II. Diese Triebwagen kreuzen unmittelbar vor dem oberen Bahnhof an dem Ausweichgleis. Güterzüge werden auf der Strecke zum oberen Bahnhof von einer Diesellok der Baureihe V 36 gefördert.

Alle Strecken der im Bau befindlichen Modellbahnanlage „Bad Hannental“ sollen mit Oberleitung ausgestattet werden. Mit Ausnahme der Bogenweichen und der doppelten Gleisverbindung wurden nur „Pilz“-Weichen verwendet. Wem es Schwierigkeiten bereitet, eine doppelte Gleisverbindung herzustellen, der kann sich mit einer einfachen Gleisverbindung behelfen. Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 410 mm für die Nebenbahnstrecke und 450 mm für die Hauptbahnstrecke. Im Gleisplan (Bild 1) ist die Höhenlage der Gleise gegenüber dem Bahnhof I angegeben.

Zwei Obusse, die vollautomatisch gesteuert werden, sollen die Straße beleben.

Diese kleine Anlage bietet relativ viele Möglichkeiten, Fahrbetrieb nach Fahrplan abzuwickeln. Sie könnten durch ein Ausweichgleis an der hinten liegenden Geraden der Hauptbahn noch größer werden.

Bild 1 Gleisplan der Modellbahnanlage „Bad Hannental“ für eine Grundfläche von 2,0 × 1,10 m, entwickelt vom Verfasser.

Anmerkung der Redaktion

Zu dieser Anregung hat Hansotto Voigt, Dresden, einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, den wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen.

HANSOTTO VOIGT, Dresden

Gegenvorschlag zum Gleisplan „Bad Hannental“

Selten hat mir ein Gleisplan so gut gefallen wie der von Olaf Herfen. Auf der wirklich kleinen Fläche von 2,0 × 1,10 m ist eine keineswegs überladene Anlage entstanden, auf der sich ein sehr interessanter Betrieb abwickeln läßt.

Einen Fehler hat die Anlage aber doch: Das durchgehende Hauptgleis kann in beiden Richtungen nicht ohne Ablenkung durch spitz zu befahrene Weichen benutzt werden. Außerdem sind einige Bogenweichen verwendet worden, die dem weniger geübten Modelleisenbahner Schwierigkeiten bereiten werden.

Schließlich wäre im Interesse eines fahrplanmäßigen Betriebes ein verdecktes Ausweichgleis wünschenswert.

Ich habe mir nun die Aufgabe gestellt, einen Gleisplan mit der gleichen Grundidee — Hauptstrecke mit Anschlußbahnhof und abzweigender kurzer Nebenbahnstrecke — bei gleicher Flächengröße unter Benutzung des Gleissystems 1 : 3,73 mit den im Handel erhältlichen einfachen Weichen zu entwerfen, der die oben genannten Fehler vermeidet. Diese Aufgabe war keineswegs leicht, da ich die gegebenen Maße 2,0 × 1,10 m nicht überschreiten wollte.

Einige Konzessionen mußten allerdings gemacht werden: Die nach links führende Hauptstrecke mußte zweigleisig ausgebildet werden, da die Einschaltung einer Gleisverbindung zwischen den Gleisen 1 und 2 im unteren Bahnhof und die Anordnung einer Einfahrweiche

im Bereich des verdeckten Bahnhofes ein größeres Breitenmaß erfordert hätte. Außerdem mußte für die Nebenbahnstrecke stellenweise der kleine Bogenhalbmesser von 370 mm gewählt werden. Es sind jedoch Übergangsbögen vorhanden, so daß der Einlauf in die Gleisbögen sanfter erfolgt. Im Bereich der beiden S-Kurven dieser Strecke beträgt der Bogenhalbmesser 440 mm. Wer in der Lage ist, Das Breitenmaß auf 1,25 m zu vergrößern (das dürfte wohl in vielen Fällen möglich sein), braucht das Maß 440 mm als kleinsten Bogenhalbmesser nicht zu unterschreiten.

Das Steigungsverhältnis für die Nebenbahnstrecke beträgt 1 : 30, am Beginn der Strecke bis zum Tunneleingang 1 : 50. An der Brücke vor der Einfahrt in den Endbahnhof ist keine Ausrundung vorgesehen, weil der Brechpunkt in der Geraden liegt. Es ist unzweckmäßig, einen Brechpunkt in den Einlauf einer Kurve zu legen. Die Hauptstrecke konnte auf „Null" belassen werden, wodurch der Aufbau auf einer stabilen Grundplatte wesentlich erleichtert wird.

Um zu kontrollieren, ob genügend Ausweichmöglichkeiten im Anschlußbahnhof — ich habe ihn „Luisental" genannt — vorhanden sind. habe ich probeweise einen Fahrplan zusammengestellt. Von der Fülle der vorhandenen Möglichkeiten war ich so überrascht, daß ich diesen Fahrplan (allerdings nicht in grafischer Form) hier beschreiben möchte.

Zum besseren Verständnis sind einige Vorbemerkungen notwendig: Links führt die Strecke nach Adorf, rechts nach Neustadt. Es handelt sich um eine Hauptstrecke mit geringerem Verkehrsaufkommen. Der Güterverkehr wird in der Weise abgewickelt, daß die Bedienung des Bahnhofs Luisental durch Nahgüterzüge nur in der Richtung Neustadt—Adorf erfolgt. In beiden Orten sollen sich Verschiebebahnhöfe befinden. Ein Güterwagen in Luisental, der für einen Bahnhof in Richtung Neustadt bestimmt ist, wird deshalb erst nach Adorf, das in etwa 15 km Entfernung zu denken ist, mitgenommen. Dort wird er in einen durchlaufenden Güterzug Adorf—Neustadt eingestellt. Auch im Großbetrieb ist diese Handhabung gebräuchlich. Deshalb sind die Güteranlagen an einer bestimmten Strecke meist auf derselben Seite angeordnet. Maßgebend ist dabei, in welcher Richtung der stärkere Verkehr zu erwarten ist. Für diese Modellbahnanlage wird angenommen, daß Adorf ein größerer Ort ist. Das vereinbart sich auch gut mit der Tatsache, daß die Strecke Luisental—Adorf zweigleisig ausgebaut ist.

Der als vorläufiger Endpunkt der Nebenbahnstrecke angenommene Bahnhof Bergheim soll zu einem Luftkurort in waldreicher Höhenlage gehören, in dem sich größere Ferienheime befinden. — An dieser Stelle kann die Anlage durch Verlängerung der Nebenbahnstrecke erweitert werden. Unter Umständen kann man sie mit der Anlage eines anderen Modelleisenbahners durch eine Brücke verbinden. — Das Verkehrsaufkommen dieser Strecke kann durch einen Nebenbahntriebwagen mit Steuerwagen oder einen modernen Schienenautobus und einen leichten Güterzug bewältigt werden. An dem Wochentag, der für die Feriengäste An- und Abreisetag ist, werden im Sommerfahrplan zwei Kurswagen des D-Zuges von Berlin bis Bergheim geführt. Die Rückfahrt erfolgt als besondere Zugfahrt bis Adorf.

Folgende Betriebsmittel kann die Anlage aufnehmen: Den genannten Triebwagen (es kann auch ein Vierachser sein), eine Eilzuggarnitur. bestehend aus vier Personenwagen und ein Packwagen (als Personenwagen eignen sich gut die neuen Mitteleinstiegwagen der Fa. Hruska), einem Nahgüterzug, bestehend aus einer Lok der Baureihe 64 oder 80, einem Packwagen und vier Güterwagen. Weitere vier Güterwagen können in Luisental und weitere zwei in Bergheim abgestellt werden. — Doch nun auf nach Luisental! Wir suchen uns ein Plätzchen am Bahndamm, von wo aus wir den Betrieb gut überblicken können. Aber bitte Mantel und Verpflegung nicht vergessen; denn der Morgen ist kühl, und wer weiß, wann wir wiederkommen ...! —

Auf dem Bahnhofsgelände ist es noch recht still. Alle Gleise sind frei. Nur vor dem Güterschuppen stehen zwei gedeckte Güterwagen, die aber bereits abgefertigt sind. Auf dem Freiladegleis werden aus zwei O-Wagen Kohlen ausgeladen und von einem Lastauto weggeschafft. Nun erscheinen die ersten Fahrgäste auf dem Bahnsteig, in der Morgenkühle ein wenig fröstelnd.

Da wird das Einfahrsignal C der Nebenbahnstrecke gezogen, und kurz darauf geht auch das Signal A der Hauptstrecke in die Höhe. Jetzt erscheint der Triebwagen aus Bergheim und fährt auf Gleis 3 ein. Er bringt Anschlußreisende, die mit dem Eilzug weiter nach Neustadt fahren wollen. Koffer werden ausgeladen und mit dem Elektrokarren zum Bahnsteig am Gleis 1 gefahren. Das Geräusch eines sich nähernden Zuges wird hörbar: Der E 310 Adorf—Neustadt läuft auf Gleis 1 ein. Der Aufenthalt ist nur kurz. Das Ausfahrsignal C wird gezogen, der Eilzug verläßt Luisental. Einige Anschlußreisende können gleich den Triebwagen nach Bergheim benutzen, dessen Abfahrt unmittelbar bevorsteht. Nachdem dieser den Abfahrauftrag „Zp 9" erhalten hat, herrscht für eine kurze Zeit Ruhe in unserem Bahnhof. Der Triebwagen wird nach einer Weile — man kann ihn im Tunnel warten lassen — auf der großen Kurve der Nebenbahnstrecke sichtbar und läuft kurz darauf in Bergheim auf Gleis 1 ein.

Jetzt wird in Luisental der Nahgüterzug aus Neustadt gemeldet. Das Signal H wird gezogen, der Zug läuft auf Gleis 2 ein. Die Lok wird abgehängt und setzt über Gleis 3 nach Gleis 6 um. Die vier für Luisental bestimmten G-Wagen werden zunächst auf Gleis 3 abgestellt. Die abgefertigten Wagen, die auf Gleis 4 und 5 stehen, werden an den auf Gleis 2 noch befindlichen Restzug angesetzt. Die Wagen auf Gleis 3 werden jetzt auf das Schuppen- und das Freiladegleis verteilt. Nachdem Gleis 3 wieder frei geworden ist, setzt sich die Lok wieder an die Zugspitze, drückt aber, da das Gleis 2 für eine weitere Zugfahrt benötigt wird, den abgefertigten Zug in das Ausziehgleis 6 zurück.

Inzwischen erscheint nämlich der Triebwagen aus Richtung Bergheim. Er fährt auf Gleis 2 ein, weil er die Fahrtrichtung wechseln und nach Adorf weiterfahren soll.

Kurz vor seiner Weiterfahrt trifft der D 71, von Berlin kommend, in Luisental ein. Er führt zwei Kurswagen nach Bergheim mit. Die beiden ersten Wagen werden abgekuppelt und von der Lok des Schnellzuges nach Gleis 2 gebracht, das nach Ausfahrt des Triebwagens frei geworden ist. Der nun etwas kurz gewordene D-Zug (zwei Wagen und der hintenlaufende Gepäckwagen) setzt seine Fahrt in Richtung Neustadt fort. Zur Förderung der beiden Kurswagen wird die Tenderlok des Güterzuges benutzt. Sie setzt sich an die Spitze des Zuges auf Gleis 2 und dampft nach ausgeführter Bremsprobe mit den beiden Wagen in Richtung Bergheim ab, wo der Zug auf Gleis 2 einlaufen soll.

Wir müssen aber auch der Verkehrsbeziehung Neustadt—Luisental—Adorf unsere Aufmerksamkeit widmen, denn die Neustädter wollen in den Vormittagsstunden auch noch das Gebirge erreichen können. Hier muß wieder der Triebwagen eingesetzt werden, und zwar gleich zweimal! Der erste Triebwagen hält in Luisental (Gleis 2) und fährt nach kurzem Aufenthalt weiter nach Adorf. Der zweite Triebwagen, der 10 Minuten später ankommt. fährt nach Bergheim (glücklicherweise war die Nummer des Wagens nicht gut zu

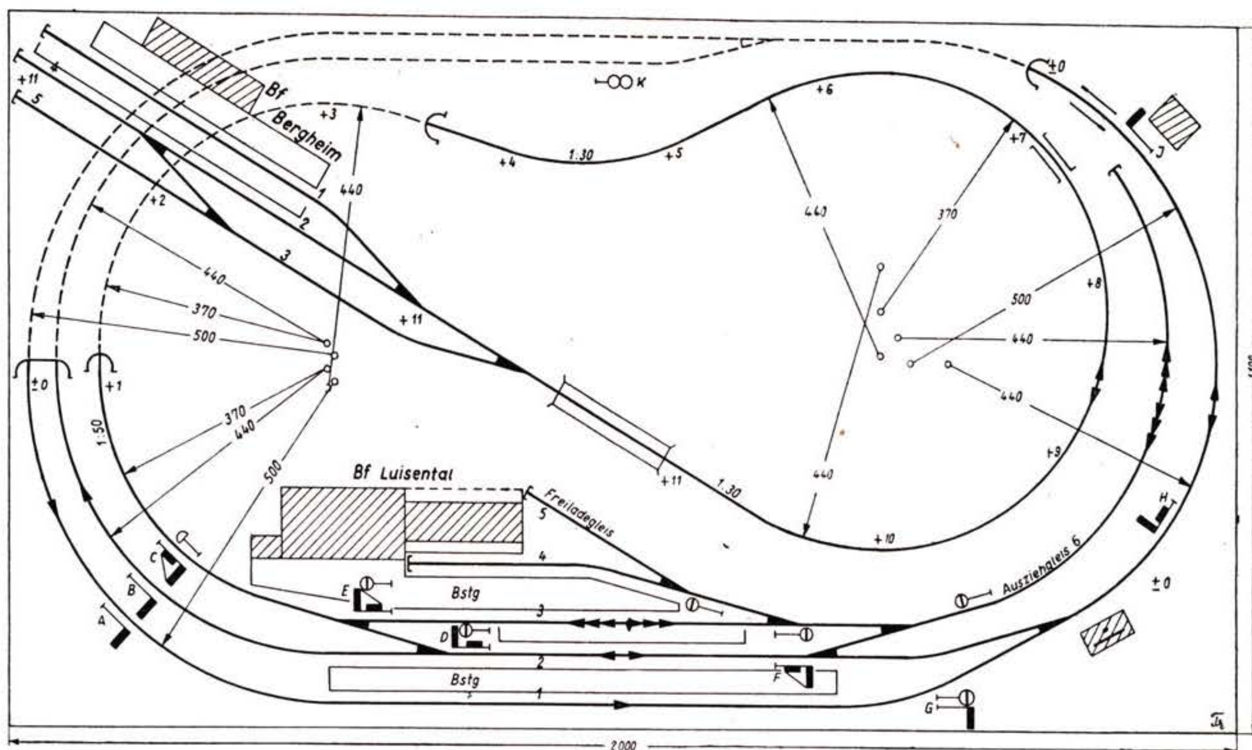


Bild 2 Gleisplanvorschlag „Luisental" von Hansotto Voigt.

erkennen, sonst hätten die anderen Zuschauer bemerkt, daß es derselbe war!).

Inzwischen hat sich in Bergheim etwas getan. Der auf Gleis 2 eingelaufene Kurswagenzug ist, nachdem die Lok umgesetzt wurde, in das Gleis 1 gedrückt worden. Die Lok hat die auf dem Freiladegleis 5 stehenden G-Wagen angekuppelt und wartet auf Gleis 3 auf die Einfahrt des Triebwagens. Dieser muß ausnahmsweise auf Gleis 2 einlaufen, weil Gleis 1 besetzt ist. Kurz darauf erfolgt die Abfahrt des Nahgüterzuges nach Bergheim, wo die Wagen an den auf Gleis 6 verbliebenen Zugteil angesetzt werden (es dürfen aber keine Schemelwagen sein, denn die müßten hinten angesetzt werden!). Mit diesen Wagen verstärkt verläßt der Güterzug Luisental in Richtung Adorf.

Nun kann man zur Abwechslung einen Schnellzug folgen lassen, der aber in Luisental keinen planmäßigen Halt hat. Ein durchfahrender Güterzug Neustadt—Adorf vervollständigt das Bild.

Da es Mittag geworden ist, muß daran gedacht werden, die Kurswagen in Bergheim abzuholen. Da uns für diesen Zweck nur die Güterzuglok zur Verfügung steht und wir die Lok im verdeckten Streckenteil nicht abhängen wollen, wird eine weitere Nahgüterzugfahrt ab Neustadt in den Plan aufgenommen. Die beiden ersten G-Wagen sind für Bergheim bestimmt, die anderen für Luisental. Sie werden nach Einfahrt auf Gleis 2 in das Ausziehgleis gedrückt. Die Lok mit den beiden Wagen für Bergheim zieht bis zum Ausfahrsignal E auf Gleis 3 vor. Es wird die Einfahrt des Triebwagens abgewartet, der auf Gleis 2 einfahren muß, da er seine Weiterfahrt nach Neustadt fortsetzen soll. Der Triebwagen verläßt nach kurzem Halt Luisental, befährt die verdeckte Weiche spitz und hält im Block K, weil das andere Gleis durch den D-Zug besetzt ist.

Der Güterzug kann ausfahren und kommt in Bergheim auf Gleis 2 an. Die Lok drückt die Wagen in den Gleisstumpf 5 und setzt sich dann vor die Kurswagen.

Inzwischen wird wieder eine Triebwagenfahrt aus Adorf in Luisental gemeldet. Der Triebwagen kommt auf dem falschen Gleis an, läuft am Einfahrsignal B vorüber auf Gleis 2 ein und setzt sofort nach Gleis 3 um. Nun erfolgt die Kurswagenfahrt Bergheim—Adorf. Einfahrgleis ist das Gleis 2. Der Triebwagen fährt weiter in Richtung Bergheim. Die Lok des Kurswagenzuges setzt über Gleis 3 an das andere Zugende um. Kurz darauf setzt sich der Zug nach Adorf in Fahrt. Wir verwenden diesen Zug weiter als Personenzug Neustadt—Luisental. Die Einfahrt erfolgt auf Gleis 2. Die Lok hängt ab und steht wieder für Rangierarbeiten in Luisental zur Verfügung.

Die beiden Vierachser werden als Verstärkung eines beschleunigten Personenzuges Adorf—Neustadt (wozu wir die Eilzug-Garnitur verwenden) in Luisental an diesen Zug vorn angesetzt. Den Anschlußverkehr von Neustadt und Adorf nach Bergheim und von Bergheim in Richtung Neustadt besorgt noch einmal der Triebwagen Bergheim—Luisental—Bergheim, für den Gleis 3 freigehalten wird.

Sind die Rangierarbeiten ausgeführt (wie anfangs beschrieben), kann jetzt auch der Nahgüterzug seinem Zielbahnhof entgegenrollen.

Damit ist die Ausgangsstellung des frühen Morgens wieder erreicht und der Betriebstag in Luisental beendet.

Nun, liebe Modellbahnfreunde, hätten Sie geglaubt, daß man einen so abwechslungsreichen und dabei wirklichkeitsgetreuen Betrieb auf dieser Kleinanlage abwickeln kann? Dabei entspricht die Größe der Anlage der eines bequemen Bettes. Man könnte sie sogar klappbar an der Wand über einer Couch anbringen.

Einen vorbildgerechten Eisenbahnbetrieb darstellen zu können, sollten wir beim Entwurf einer Modelleisenbahnanlage immer beachten.

FRITZ HORNBOGEN
Sonneberg (Thüringen)

Warnlichtanlage am unbeschrankten Bahnübergang

Светосигнальная установка на безбарьерном переезде.
Installation à feu avertisseur au passage sans barrières
Warning Apparatus at Level Crossings without Barriers

DK 688.727.8.46.12

Im Heft 7/1955 wurde eine einfache Blinkanlage beschrieben, die den Nachteil hat, daß das Warnlicht nicht gleichmäßig blinkt, sondern je nach der Geschwindigkeit und der Zahl der Achsen des fahrenden Zuges. Außerdem war die Anleitung in der Hauptsache für den Betrieb auf Modelleisenbahnanlagen mit mittlerer Stromschiene gedacht.

Es wird hier eine Warnlichtanlage beschrieben, die auch beim Zweischienenbetrieb verwendbar ist. Diese Warnlichtanlage ist in ihrem Aufbau zwar komplizierter, dafür arbeitet sie aber auch ganz gleichmäßig. Sie gibt rotes Blinklicht und auch weißes Licht (Anlage in Bereitschaft) ab.

Nach Bild 1 treibt ein Piko-Einbaumotor (2) über Schnecken- und Zahnradgetriebe (3. 4) mit einer Gesamtuntersetzung 1 : 125 die Nockenscheibe (5) an. Die Nockenscheibe öffnet und schließt den Federsatz U 1 (6). Hierdurch werden die Stromimpulse für das Blinklicht erzeugt. Wenn dem Motor eine Spannung von etwa 5 Volt zugeführt wird, macht die Nockenscheibe 30 Umdrehungen in der Minute. In diesem Rhythmus leuchten die Blinklampen auf.

Zur Geräuschdämpfung wird das ganze Getriebe an zwei Gummiklötzen aufgehängt.

Der Doppelspulenschaltmagnet (11), der die roten oder weißen Blinklampen einschaltet, wird über Schienenkontakte [1]) gesteuert.

Betrachten wir den Stromlauf. Im Bild 2 sind der Trafo mit Fahrregler, der Gleichrichter I und der Umpolschalter dargestellt. Die Fahrspannung liegt direkt an der Fahrschiene. Der Speisetrafo rechts neben dem Fahrtrafo ist für die Stromversorgung der Zusatzgeräte vorgesehen. Von der Klemme K 1 führt eine Leitung nach oben und vereinigt sich mit einem Pol der Fahrspannung. Damit erhalten wir einen gemeinsamen Nulleiter für Gleich- und Wechselstrom. Vom Nulleiter und der Klemme K 2 des Speisetrafos wird unter Zwischenschaltung des Gleichrichters II der Motor zum Antrieb der Nockenscheibe mit Strom versorgt. Vom Nulleiter fließt der Blinkstrom über den Federsatz U 1, die Schaltfeder, die Überbrückungskontakte Ü 1 oder Ü 2 und über die roten oder weißen Blinklampen zurück an die Klemme K 3 des Speisetrafos.

Der Stromlauf des Schaltstromkreises für die Doppelspule ist folgender: An der oberen Fahrschiene (Nullleiter) wird durch einen Spurkranz des Triebfahrzeuges eine Verbindung mit einem Schienenkontakt KW 1, KR 1, KR 2 oder KW 2 hergestellt. Dadurch kommt ein Stromfluß über die Spule SR oder SW zurück an die Klemme K 3 des Speisetrafos zustande.

Nach der dargestellten Schaltung befindet sich ein Triebfahrzeug zwischen den Kontakten KR 1 und KR 2. Die Spule SR hat angezogen, und die Schaltfeder hat die Überbrückungskontakte Ü 1 überbrückt, so daß die roten Blinklampen aufleuchten. Nehmen wir an, das Triebfahrzeug bewegt sich von links nach rechts. Es betätigt den Schienenkontakt KR 2, der die Funktion von KR 1 wiederholt. Das rote Blinklicht bleibt eingeschaltet. Erst wenn das Triebfahrzeug den Schienenkontakt KW 2 berührt hat, erhält die Spule SW Schaltstrom und zieht an. Die Schaltfeder überbrückt die Überbrückungskontakte Ü 2. Die roten Blinklampen werden ausgeschaltet. die weißen eingeschaltet. Damit ist der Bereitschaftszustand der Blinkanlage hergestellt.

Fährt ein Triebfahrzeug von rechts nach links, wird am Kontakt KW 2 keine Schaltfunktion ausgeführt, da ja schon weißes Blinklicht eingeschaltet ist. Beim Über-

[1]) Z. „Der Modelleisenbahner" (3) 1954, S. 22.

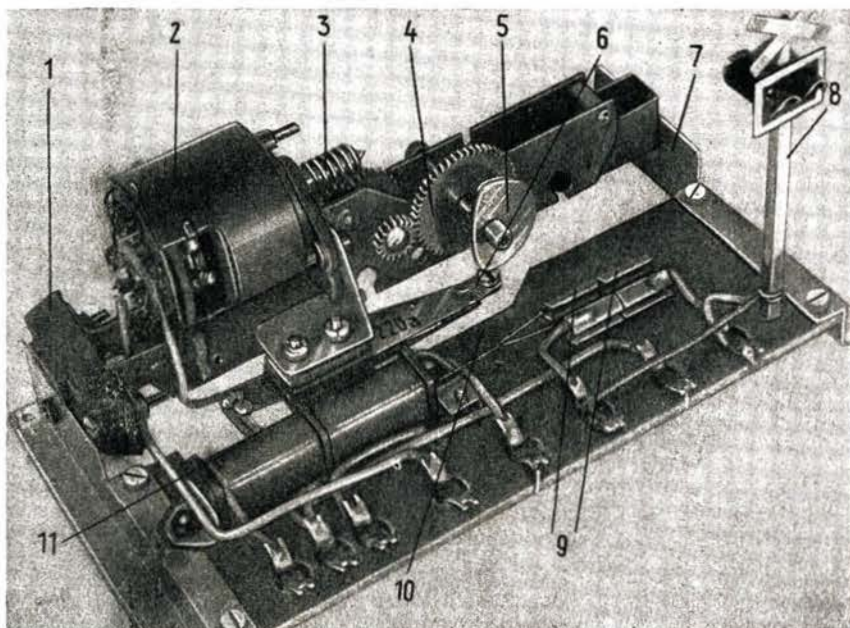


Bild 1 Versuchsanordnung für eine Warnlichtanlage gemäß Schaltbild (Bild 2) an einer eingleisigen Strecke. Diese Anordnung funktioniert bei Zugfahrten in beiden Richtungen. 1 Gummidämpfung, 2 Piko-Motor, 3 Schneckengetriebe, 4 Zahnraduntersetzung, 5 Nockenscheibe, 6 Federsatz U_1, 7 Gummidämpfung, 8 Blinksignal, 9 Überbrückungskontakte U_1 und U_2, 10 Schaltfeder, 11 Doppelspulenschaltmagnet.

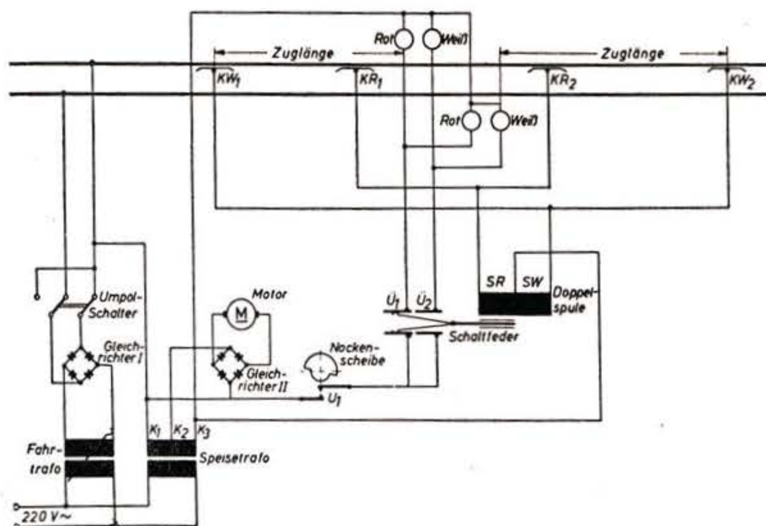


Bild 2 Schaltbild für eine Warnlichtanlage an einer eingleisigen Strecke.

fahren des Kontaktes KR 2 wird auf rotes Blinklicht umgeschaltet. Am Kontakt KR 1 erfolgt Leerschaltung, weil das rote Blinklicht bereits eingeschaltet ist, während mit Hilfe des Kontaktes KW 1 wieder auf weißes Blinklicht zurückgeschaltet wird.

Bild 3 zeigt die Schaltung für eine zweigleisige Strecke. Dabei werden für die Schaltung der Blinklampen zwei Doppelspulenschaltmagnete und eine Dauerstromspule DS benötigt. Das Prinzip ist das gleiche wie oben beschrieben, jedoch wird von jedem Gleis eine zugehörige Doppelspule gesteuert. Die Schaltfedern der Doppelspulenschaltmagnete steuern über die Überbrückungskontakte Ü 1 oder Ü 2 die Dauerstromspule DS, die über den Federsatz DS weißes oder rotes Blinklicht einschaltet.

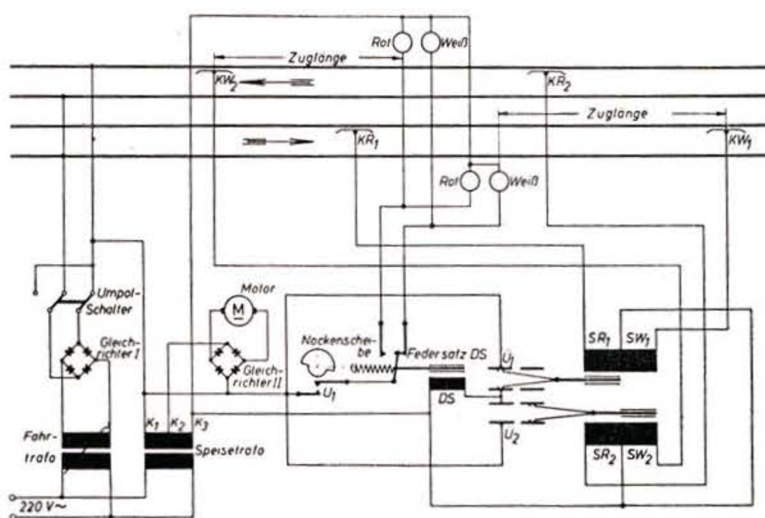


Bild 3 Schaltbild für eine Warnlichtanlage an einer zweigleisigen Strecke.

Modell-Lokomotiven läuten bald

In einem Gespräch mit Herrn Ing. Hans Geyer, Kesselsdorf, Elektro-Mechanik-Spielwaren, erfuhren wir, daß diese Firma im I. Quartal 1958 eine Vorrichtung zum Einbau in Triebfahrzeuge herausbringen wird, die es ermöglicht, an jeder beliebigen Stelle einer Gleisanlage zu läuten. Diese Vorrichtung soll sich in alle Triebfahrzeuge ab Baugröße H0 aufwärts einbauen lassen.

Außerdem beschäftigt sich diese Firma mit der Entwicklung einer Pfeife für Triebfahrzeuge, die von einem kleinen Druckkessel betrieben werden soll.

Wer hilft wem?

Immer wieder erreichen uns Zuschriften aus dem Leserkreis, aus denen hervorgeht, daß sich verschiedene Modelleisenbahner einer Arbeitsgemeinschaft in einer Schule, einem Betrieb oder auch einem örtlichen Klub anschließen möchten.

Wir haben uns deshalb dazu entschlossen, eine möglichst vollständige Aufstellung aller Arbeitsgemeinschaften der „Jungen Modelleisenbahner“ sowie aller betrieblichen und örtlichen Zirkel und Klubs in unserer Zeitschrift zu veröffentlichen.

Da unser Anschriftenverzeichnis unvollständig ist und sich in der letzten Zeit zahlreiche neue Arbeitsgemeinschaften gebildet haben, bitten wir, unserer Redaktion folgende Angaben zu machen:

Name der Arbeitsgemeinschaft und vollständige Anschrift

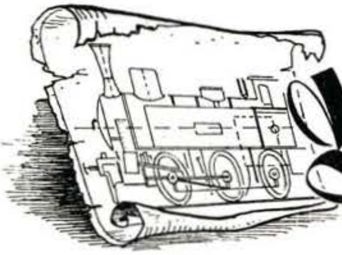
Name des Leiters der Arbeitsgemeinschaft

Arbeitsnachmittage oder Arbeitsabende

Wir hoffen, daß diese Maßnahme auch dazu beitragen wird, den Erfahrungsaustausch unter den Modelleisenbahnern zu verbessern.

Wir bitten die Arbeitsgemeinschaften, die gewünschten Angaben bis zum 15. März 1958 an unsere Redaktion einzureichen.

Die Redaktion



Vorbilder aus alter Zeit

GÜNTER BARTHEL, Erfurt

DK 621.13

Für den Liebhaber älterer Lokomotivtypen ist dieser Aufsatz bestimmt.

Der Wunsch vieler Modellbahner, einfache Übersichtsskizzen von alten Lokomotiven zu erhalten, wird damit erfüllt. Die Auswahl der Lokomotiven erfolgte nach dem Treibraddurchmesser, so daß die handelsüblichen Radsätze verwendet werden können. Der klare, unkomplizierte Aufbau dieser Loktypen wird dem erfahrenen Modellbauer kaum Schwierigkeiten bereiten. Da die preußischen Lokomotiven in den damaligen Jahren schon nach Normalien gebaut wurden, kann als Unterlage eine Bauzeichnung von der T 3 dienen. Führerhausstirnwand, Rauchkammer, Pufferbohle usw. haben gleiches Aussehen. Die Breite der Lokomotiven hielt sich damals noch in den Grenzen von 2700 mm. Wie bei der T3 verjüngt sich das Umlaufblech vor den Waserkästen — bei Schlepptenderlokomotiven vor dem Führerhaus — auf vordere Pufferbohlenbreite. Der Tenderkasten wurde später in den Werkstätten oftmals verändert, erhielt durch Aufbauten ein größeres Fassungsvermögen, so daß hier — unbeschadet dem Aussehen — entsprechend dem verwendeten Einbaumotor der Raum genutzt werden kann. Der kurze Achsstand ist es vor allem, der diese Lokmodelle für Nebenbahnstrecken geeignet erscheinen läßt. Da nur noch wenige Exemplare auf den Reichsbahnstrecken anzutreffen sind, wäre es erfreulich, wenn auf unseren Modelleisenbahnanlagen eine solche Lok „als Erinnerungsstück" ihren Dienst tun würde. Für die Liebhaber einer vergangenen Eisenbahnepoche wären sie eine dankbare Ergänzung.

Der Kreuzkopf lief damals noch in einem „Schlitten", einer doppelten Gleitbahn. Die meist innenliegende Allansteuerung (oft auch bei der T3) ermöglicht einen einfachen Nachbau der Steuerungsteile, wobei noch zu bemerken ist, daß Kuppel- und Treibstangen keinerlei Auskehlungen enthalten.

Es empfiehlt sich, die Treib- und Kuppelstangen mittels Nieten 1,2 mm ⌀ an den Treibrädern zu befestigen, da bei Schraubenverbindung das in Kunststoff eingeschnittene Gewinde leicht durch Öl, Schmutz und häufiges Anziehen der Schraube verletzt werden kann.

Der Originalanstrich der Lokomotiven war grün bei schwarzer Rauchkammer, unterhalb des Umlaufbleches jedoch rot.

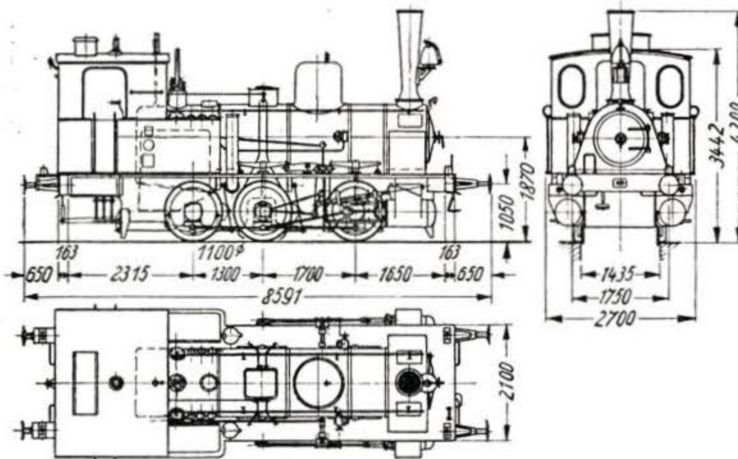


Bild 1 C n2-Lok (T 3); Erbauer: verschiedene Firmen; Baujahre 1881 bis 1906; Geschwindigkeit 40 km/h.

Diese für den „gemischten" Dienst verwendete Lokomotive erfreute sich größter Beliebtheit. Ob im Verschiebedienst oder als Streckenlok auf Neben- und Kleinbahnen, überall wurde sie gern verwendet. Insgesamt sind etwa 1550 Stück gebaut worden, 504 Stück übernahm noch die Deutsche Reichsbahn.

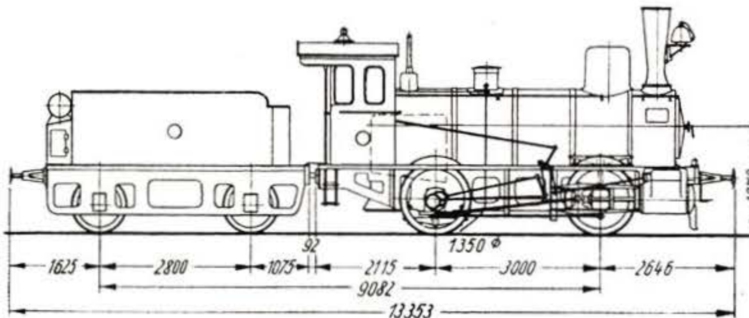


Bild 2 B n2-Lok (G 1); Erbauer: Schichau; Baujahre 1866 bis 1888; Geschwindigkeit 40 bis 45 km/h.

Diese Lok wurde vornehmlich in den 80er Jahren in den östlichen preußischen Provinzen als Nebenbahnlok verwendet, wo neugebaute lange Strecken abgelegene Verkehrsgebiete erschlossen und eine Tenderlok wegen ihrer geringen Brennstoffvorräte nicht in Frage kam. Insgesamt liefen 94 Lokomotiven.

Bauvorschlag: Piko-Motor im Tender, Stromabnahme vom Tender.

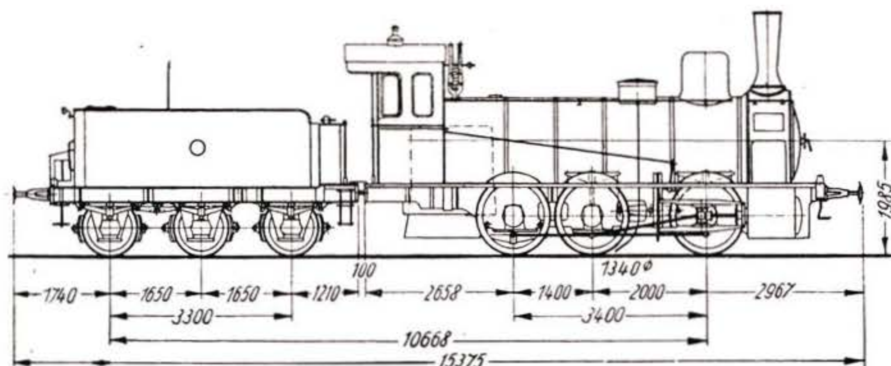
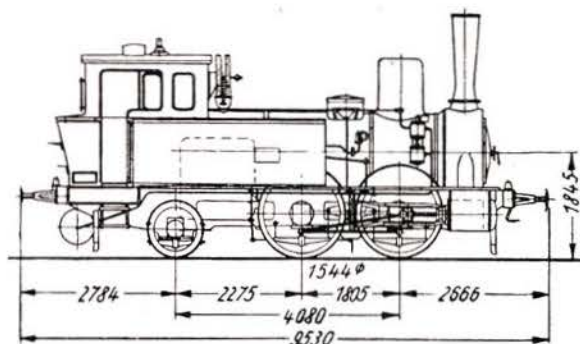


Bild 3 C n2-Lok (G 4[1]); Erbauer: Schwartzkopff; Baujahre 1877 bis 1899; Geschwindigkeit 45 km/h. Bei der Entwicklung dieser Lokomotive mußte der damalige Güterzugdienst berücksichtigt werden. Zwar lag schon die Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge zwischen 30 und 40 km/h, sie mußten aber meistens in jedem Bahnhof anhalten, da die Lok Rangieraufgaben zu übernehmen hatte. Auch traten häufig Wartezeiten auf, wenn die Güterzüge von schneller fahrenden Zügen überholt wurden. Insgesamt sind von dieser Loktype 2337 Stück gebaut worden. 174 Stück übernahm die Deutsche Reichsbahn in die neue Nummernreihe. Die älteste Lok stammte aus dem Jahre 1881.

Bauvorschlag: Rundmotor 20 mm ⌀ im Tender. Stromabnahme vom Tender.

Bild 4 B1 n2-Lok (T 4[2]); Erbauer: Henschel und Schichau; Baujahre 1894 bis 1897; Geschwindigkeit 75 km/h.

Die Lok war ursprünglich für den Personenzugdienst auf Hauptbahnen gebaut worden, wo sie aber bald nicht mehr den Ansprüchen genügte. So blieb es bei einer Bestellung von 72 Stück. Sie wurde dann auf Nebenbahnen eingesetzt.



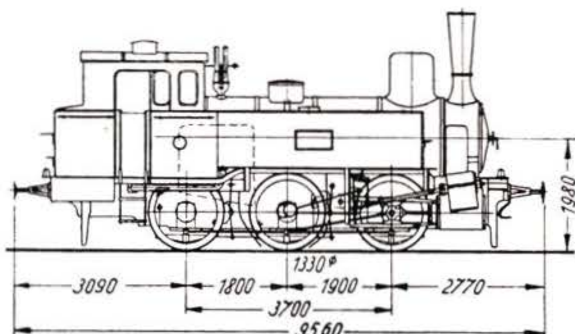


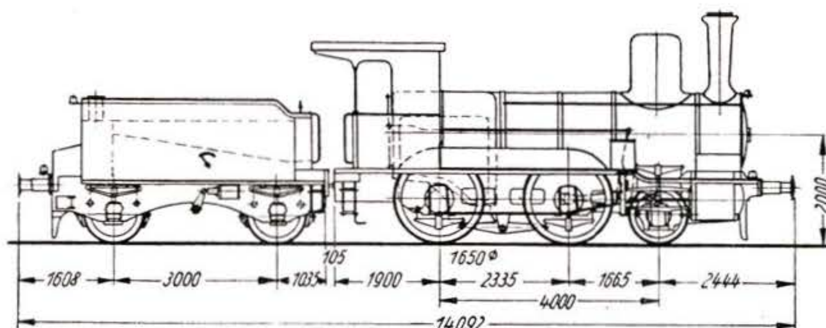
Bild 5 C n2-Lok (T 7); Erbauer: Union und andere; Baujahre 1883 bis 1893; Geschwindigkeit 45 km/h.

Diese Lok wurde für den Verschiebedienst im Ruhrgebiet und für den Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn gebaut, im Jahre 1893 aber durch die Gattung T 9 verdrängt. Nur Privatbahnen bestellten sie weiter bis zum Jahre 1925. Die Lok ist noch heute auf Industriebahnen zu sehen.

Bild 6 1B n2v-Lok Ac der Württembergischen Staatsbahn; Erbauer: Eßlingen; Baujahre 1888 bis 1897; Geschwindigkeit 81 km/h.

Diese Verbundlok wurde bei der Württembergischen Staatsbahn trotz der Treibräder mit einem Durchmesser von nur 1650 mm auch als Schnellzuglok eingesetzt, weil sie in der hügeligen Landschaft nicht die volle Geschwindigkeit erreichen konnte.

Schrifttum: Metzeltin; „Die Entwicklung der Lokomotive", Band II, München u. Berlin 1937.



Dr. FRIEDMAR GEISSLER, Berlin

Namen und Benennungen

In einem Ausschnitt einer Dresdener Zeitung aus der Mitte der zwanziger Jahre (das Datum ist leider nicht mehr festzustellen) fand ich den Hinweis, daß die Rbd Dresden alte vierachsige Tenderlokomotiven, die in Dresden, Freiberg, dem damaligen Chemnitz, Pirna, Bautzen, Zittau usw. den Verschiebedienst versahen, aus dem Dienst ziehen wollte. Im Eisenbahnermunde hießen diese Veteranen „Katzen", die Dresdener aber nannten sie „Krawallhannen". Wie bei der Namengebung von Kindern auch heute noch oft der Wunsch mitspielt, daß auf den neuen Namensträger die Eigenschaften dessen übergehen mögen, der früher denselben Namen trug, so war es auch damals bei den Eisenbahnen. Da die im Namen ausgedrückte Eigenschaft jedoch nicht immer den wirklichen Fähigkeiten entsprach, entstand manche scherzhafte Umtaufe. So wurden im Dresdener Hauptbahnhof die nach den altenglischen Sagenhelden benannten Loks „Hengist" und „Horsa" in „Hengst" und „Hopsa" umgetauft. „Herkules" wurde zu „Schwach, schwächer, am schwächsten", der „Drache" tauchte als „Blindschleiche" auf, und der „Komet" erschien als der „Morgenstern". Der „Büffel" soll deshalb in „Rüffel" umbenannt worden sein, weil seine Lokbesatzungen wegen der veralteten Kesselanlage zuviel Kohle verbrauchten und dafür manche Rüge („Rüffel") einheimsten. Auch frühere sächsische Fürsten mußten ihre Namen für Lokomotiven hergeben, die dann umgetauft wurden, wie „Friedrich der Sanftmütige" in „Fritz den Wilden". „Friedrich der Streitbare" hieß „Friedrich der Heizbare", aus „August dem Starken" wurde „August der Schwache". „Albrecht der Beherzte" wurde zu gut sächsisch „Albrecht der Bestärzde (= Bestürzte), „Otto der Reiche" bekam seiner Arbeitsleistung entsprechend den Namen „Otto der Faule". Eine Lok der vorm. Hartmannschen Werke hieß „Richard Hartmann", während die 100. Lok der gleichen Fabrik zur Erinnerung an dieses Jubiläum „Hundert" genannt wurde. Die „Hundert" soll vor ihrer Indienststellung bei einem Festzug auf einem großen Wagen durch die Stadt gezogen worden sein und dann auf Jahrzehnte hinaus wegen ihres blitzenden Messingdomes eines der Wahrzeichen des Herstellerbetriebes gewesen sein. Andere alte Namen waren „Schlömilch, „Gustav Erdmann", „Geinitz", „Richard Wagner", „Gustav Zeuner", „Schiller", „Heine", „Iffland", „Dante" usw.

Aber auch neuere Fahrzeuge haben Spitz-, Kose- oder kennzeichnende Namen erhalten. So habe ich die Lok der Baureihe 03 wegen ihrer schlanken Form und wegen ihrer Geschwindigkeit mehrfach „Windspiel" nennen gehört.

Die bereits früher erwähnte Strecke Dresden—Possendorf (jetzt bis Kleinnaundorf), die sich am Windberg hochschlängelt und die einen eigenen Lok- und Wagenpark besaß, heißt wegen ihrer vielen Kurven und Windungen „Semmeringbahn", aber auch „Selleriebahn". Das Letztere ist lediglich eine scherzhafte Entstellung und besagt nicht etwa, daß auf der Bahn vorwiegend Sellerie oder dergleichen befördert worden seien.

Die meterspurige Spreewaldbahn von Cottbus über Burg nach Lübben wird im Volksmund als „Spreewaldguste" bezeichnet. Die Dauerfahrer des D 57 (Dresden—Berlin) erbosten sich arg während des Winterfahrplans 1952/1953, weil für einen Platzkartenwagen Nr. 9 wohl Platzkarten ausgegeben wurden, der Wagen aber an mehreren Montagen gar nicht „beigestellt" worden war. Deshalb war dieser Wagen der „Geister"- oder „Gespensterwagen". Denselben D 57 nannten wir „Schlafwagenzug", weil seine Fahrgäste — der Zug fuhr kurz nach 5 Uhr morgens ab und kam in Berlin im Winter oft noch bei Dunkelheit an — von Dresden bis Berlin bei ausgeschalteter Abteilbeleuchtung den verkürzten Nachtschlaf nachholten.

Ist Ihnen schon einmal begegnet, daß Reisende die S-Bahn-Wagen, deren Zwischenwände herausgenommen wurden, als „Kinowagen" bezeichneten, weil man nun von einem Ende des Wagens zum anderen sehen kann und die Heimeligkeit des Abteilwagens verkehrstechnischen Wünschen weichen mußte?

Wissen Sie, was ein „Hechtwagen" ist (verkürzt: „Hecht")? Seit 1932 besitzt die Dresdener Straßenbahn vierachsige Leichttriebwagen, die vorn und hinten spitz zulaufen. Die Fahrstände wurden sozusagen an die Wagen angebaut, und der rückwärts liegende Stand wird während der Fahrt zusammengeklappt, so daß noch zusätzlicher Fahrgastraum gewonnen ist. Diese Triebwagen (Reihe 1700) waren die ersten Straßenbahnwagen Deutschlands, in denen der Fahrer saß (Klappstuhl) und die eine Druckknopfsteuerung haben. Kurz vor dem Kriege wurden noch kleinere, zweiachsige Triebwagen (Reihe 1800) von sonst gleicher Bauart hergestellt. Die Triebwagen der Reihen 1700 und 1800 wurden von den Dresdenern wegen ihres hechtförmigen Aussehens und wegen ihrer hohen Geschwindigkeit „Hechte" („große" und „kleine") genannt, eine Bezeichnung, der sich sogar die Straßenbahnverwaltung beugte.

Haben Sie auch schon einmal darüber nachgedacht, daß man von einem „Lokführer" spricht, aber „Straßenbahn-" und „Autofahrer" sagt? Sie führen alle ein Fahrzeug, und doch werden sie verschieden genannt! Welche Form ist eigentlich richtig? Kommen Sie noch zu einem kleinen Ausflug in die Geschichte der deutschen Sprache mit! Unser Zeitwort „fahren" lautet in altem Deutsch (althochdeutsch) „faran". Es war ein sogenanntes starkes Verb, weil es die verschiedenen Zeitstufen durch den Wechsel des Selbstlautes ausdrückte (heute noch: „fahren — fuhr — gefahren"). Es bedeutete soviel wie „sich bewegen, gehen, fahren". Wollte man nun ausdrücken, daß sich etwas nicht selbst bewegt, sondern bewegt wird, dann fügte man in der zweiten Zeitstufe (die unserem heutigen „fuhr" entspricht) eine Endung an, die soviel besagte wie „machen". Diese Endung (im Althochdeutschen „-jan") bewirkte durch ihr „i" bzw. „j" den sogenannten „Umlaut", wie wir ihn noch in Gast — Gäste, Lamm — Lämmer" finden. Auf diese Weise entstand unser heutiges „führen", das also nichts anderes ausdrückt, als daß etwas von einem anderen bewegt, „geführt", „fahren gemacht" wird. Nun werden Sie erkennen, daß „Lokführer" richtig ist, denn er „macht seine Lok fahren", „führt" sie. „Fahrer" dagegen ist historisch und sprachwissenschaftlich gesehen falsch. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, daß das oben wiedergegebene Wort „beistellen" (genauso wie das heute oft gebrauchte „erstellen") nicht zu den sprachverschönernden Wörtern gehört und auf eine Stufe mit dem Nominal- oder Schwellstil zu stellen ist. Wie oft hören wir auf dem Bahnsteig: „Der Zug kommt zur Abfahrt." Klänge es nicht schöner, einfacher und nicht so geschwollen, wenn wir knapp und klar sagten: „Der Zug wird abfahren"?

Für unser LOKARCHIV

HANS KÖHLER, Erfurt

Der Ellok-Schlepper

Тягач для электровозов

Le loco-tracteur électrique

Trailer for the Electric Locomotive

DK 622.625.28

Es ist wirtschaftlich nicht immer vorteilhaft, wenn Bahnbetriebswerke an neu elektrifizierten Bahnen für ihre elektrischen Triebfahrzeuge eigene Lokschuppen einrichten. Deshalb werden auch Dampf- und Elloks in einem gemeinsamen Schuppen untergebracht. Der Fahrdraht läßt sich in vorhandenen Schuppen oft nur unter besonderen Bedingungen verlegen, wenn man von größeren Umbauten absieht. Vom Standpunkt des Unfallschutzes aus gesehen ist es besser, wenn die spannungsführenden Leitungen, auch wenn sie abschaltbar sind, vor dem Schuppen enden oder überhaupt nicht auf die Schuppengleise übergehen, d. h., daß nur das Zu- und Abfahrtsgleis von und zur Drehscheibe elektrifiziert wird (Bild 1). Die Ellok ist dadurch allerdings nicht in der Lage, mit eigener Antriebskraft in den Schuppen oder aus dem Schuppen zu fahren. Deshalb hatte die Deutsche Reichsbahn den Ellok-Schlepper eingeführt, der auch eingesetzt werden kann, um entfeuerte Dampfloks zu bewegen. Bei dem Ellok-Schlepper handelt es sich um ein kurzes zweiachsiges Akkutriebfahrzeug (Bild 2). Es ist deshalb so kurz, damit es gemeinsam mit einer Ellok auf eine Drehscheibe (23 m) fahren kann. An Stelle von Puffern wurden Pufferscheiben aus Holz auf eine Stahlplatte montiert. Eine Schraubenkupplung der üblichen Bauart ist bei dem Schlepper durch eine einfache Rangierkupplung ersetzt worden. Das Fahrzeug hat ein Innenrahmen-Fahrgestell. Zwischen den Antriebsachsen lagern zwei Gleichstrom-Fahrmotoren, die ihr Drehmoment über ein Zahnradgetriebe auf die Achsen übertragen. Beide Achsen sind durch eine endlose Kette miteinander gekuppelt. Beiderseits des Fahrzeugunterbaues liegen die Bedienungsstände. Außer den Handhebeln und Handrädern des Fahr- bzw. Wendeschalters sowie der Bremse sind in beiden Bedienungsständen zusammen vier Sandkästen eingebaut, so daß die Räder sich einseitig sanden lassen. Die Bremskraft wirkt auf Bremsscheiben.

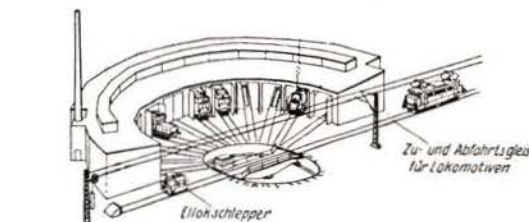


Bild 1 Bahnbetriebswerk mit elektrifiziertem Zu- und Abfahrtsgleis für Lokomotiven.

Zwischen den Bedienungsständen liegen vier Batteriekästen. Diese haben oben Klappdeckel, über die man an die Batterien gelangt und sie laden kann. In der Mitte zwischen den Batteriekästen sind der Fahr- und der Wendeschalter eingebaut, deren Handräder und Hebel in beide Bedienungsstände hineinragen. Von vier Winkeleisen-Trägern werden die beiden Dächer getragen.

An jeder Stirnseite befindet sich eine Signallaterne. Unterhalb der Bedienungsstandfußböden hat der Ellok-Schlepper ein durch Fußhebel bedientes Läutewerk.

Der Schlepper wiegt 17 Tonnen. Der Anstrich ist dunkelgrün. Lediglich die beiden Pufferplatten sind rot angestrichen.

Anmerkung der Redaktion:

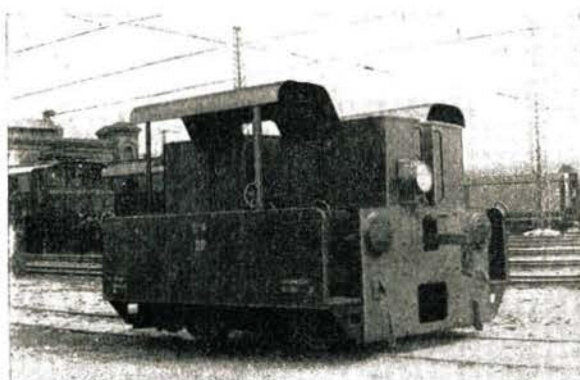
Einen anderen Typ eines Lok-Schleppers zeigt Bild 4. Dieses Fahrzeug wurde in zwei Exemplaren im Jahre 1915 an die Reichsbahndirektion Halle für die Bahnbetriebswerke Wahren und Leipzig geliefert.

(Fabr.-Nr. 1796 und 1797.) Hierzu können wir auch einige technische Daten angeben:

Spurweite	1 435 mm
Raddurchmesser	760 mm
Länge über Puffer	3 100 mm
Größte Breite	3 130 mm
Höhe	2 200 mm
Achsstand	1 400 mm
Dienstgewicht	13 000 kg
Achsdruck	6 500 kg
Batteriegewicht	3 250 kg
Doppeltes Vorgelege	1 : 30
Batteriespannung	150 V
Motorzahl (Hauptschlußmotor)	1
Stundenleistung bei 150 V Batteriespannung	7,2 PS
Geschwindigkeit *)	0.44 m/s
Zugkraft *)	11,80 kg
Größte Zugkraft *)	2 600 kg

*) Entsprechend der Stundenleistung

Bild 2 Ellok-Schlepper der DR. *Foto: G. Illner, Leipzig*



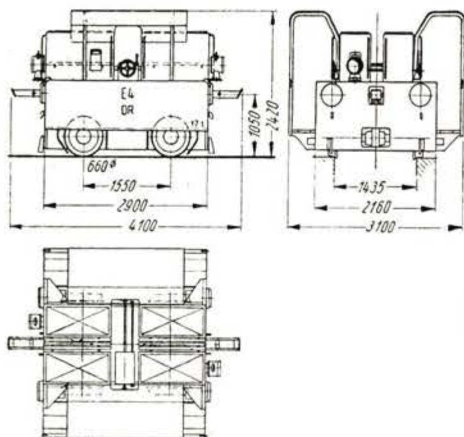


Bild 3 Ellok-Schlepper

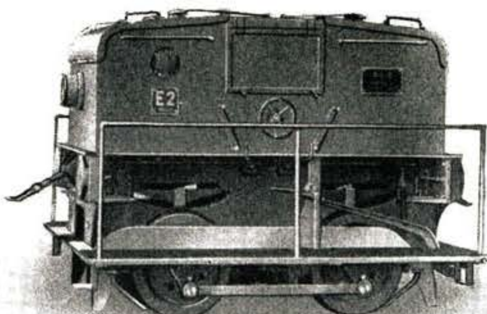


Bild 4 Ellok-Schlepper Typ E 2.

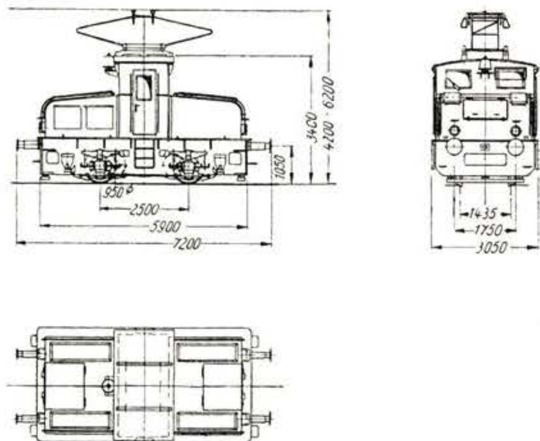


Bild 5 Maßskizze von der elektrischen Industrielokomotive Typ EL 4.

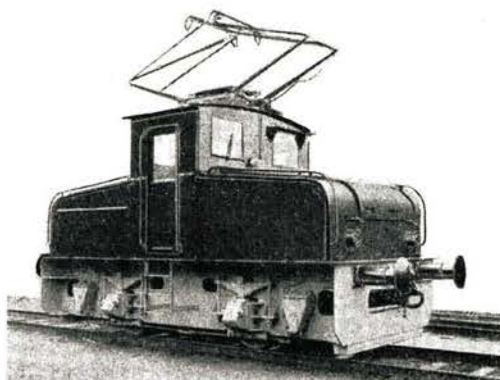


Bild 6 Elektrische Industrielokomotive Typ EL 4 vom VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler", Hennigsdorf. Werkfoto

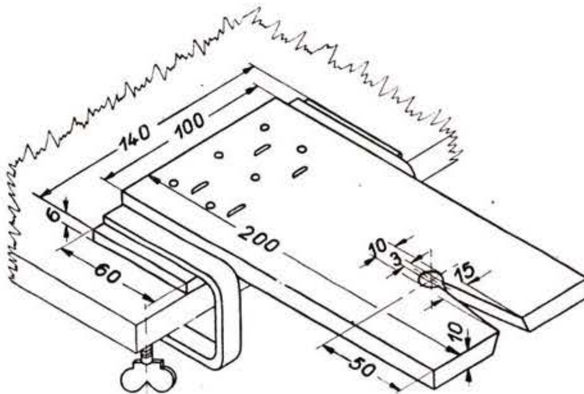
Kein Ellok-Schlepper, aber trotzdem interessant, ist die in den Bildern 5 und 6 gezeigte elektrische Industrielokomotive Type EL 4 vom LEW Hennigsdorf. Das Dienstgewicht dieser Lok beträgt 25 bis 35 t. Sie erreicht bei einer Stundenleistung ihrer beiden Motoren von je 120 kW eine Geschwindigkeit von 18,4 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 40 km/h. Die Lokomotive wird je nach Wunsch des Benutzers für eine Fahrdrahtspannung von 600 oder 1200 Volt Gleichstrom ausgeführt. Ihre Zugkraft bei Stundenleistung ist mit 4550 kg angegeben. Da die Lok in der Lage ist, einen kleinsten Bogenhalbmesser von 80 m anstandslos zu durchfahren, ist sie besonders für Industriewerke mit beengten Raumverhältnissen geeignet. Der VEB LEW „Hans Beimler" hat schon eine stattliche Anzahl dieser Lokomotiven gebaut, die hauptsächlich von der Volksrepublik Polen importiert wurden.

Die Redaktion

Festsitzender Laubsägetisch

Die mit nur einer Schraubzwinge befestigten Laubsägetische lockern sich leicht beim Sägen, wobei man nicht nur das Werkstück zerkratzen kann, sondern oft auch das Laubsägeblatt bricht. Wird die Zwingenschraube zu fest angezogen, verbiegt sich der Bügel der Zwinge, die dann erst recht schlecht hält. Besser ist ein mit zwei Zwingen befestigter Laubsägetisch, den man sich ohne viel Mühe selbst anfertigen kann.

Die Tischplatte besteht aus etwa 10 mm dickem, möglichst hartem und vielfach gesperrtem Sperrholz. An der Unterseite wird der Ausschnitt mit einer Holzraspel etwas erweitert. Quer zu der Tischplatte wird ein Stück Sperrholz von etwa 6 mm Dicke so daruntergeleimt, daß es beiderseits 15 bis 20 mm vorsteht. Bevor der Leim getrocknet ist, nagelt man zusätzlich beide Brettchen zusammen. Die Nägel sollen ungefähr 5 mm vorstehen. Sie werden dann um- und in das Holz hineingeschlagen.



Die beiden Schraubzwingen sitzen dann beiderseits neben der Tischplatte und halten sie so sicher fest.

Die Oberfläche wird mit Glaspapier, das man um ein Stück Holz legt, sauber glattgeschliffen. Wenn man will, kann man den Laubsägetisch noch mit farblosem Nitrolack streichen. — V. K. —

HORST ZEILER, Kamenz

Dachziegel rationell hergestellt

Die in dieser Fachzeitschrift veröffentlichten Baupläne für Gebäudemodelle lassen an sorgfältiger Ausführung nichts zu wünschen übrig. Ich baute nach der ausführlichen Bauzeichnung von Ing. G. Fromm im Heft 10/54 das Empfangsgebäude Bf Waldheim. Die angegebene Methode zur Anfertigung des Ziegeldaches sagte mir jedoch nicht zu. Die in anderen Heften gegebene Anregung, die Dachziegel mit einem Locher auszustanzen und einzeln aufzukleben, kam wegen des erforderlichen großen Zeitaufwandes für mich nicht in Betracht. Ich habe mir deshalb Gedanken darüber gemacht, wie ich schneller und wirtschaftlicher zum Ziele kommen könnte. Im folgenden will ich den Leser mit meiner Methode bekannt machen.

Ein Stück mit ziegelroter Plakatfarbe gestrichener heller Karton etwa 150 × 300 mm, 0,25 bis 0,35 mm dick, wird auf der Farbseite mit einem Liniennetz überzogen. Der Abstand der Querlinien beträgt 5 mm, der Abstand der Längslinien 3 mm (Bild 1). Die Längslinien, die die Mörtelfugen darstellen sollen, werden mit der Ausziehfeder oder mit dem Füllhalter gezogen. Die besten Erfahrungen habe ich mit dem Füllhalter (Feder nicht zu breit) gemacht. Bei ganz leichtem Druck und langsamem Zug fließt die Tinte gleichmäßig aus der Feder, und die Längsstriche werden gleich dick.

Einen Lochbeitel (Bild 2) von 3 mm Außendurchmesser setzt man zwischen die Längslinien und schlägt Bogen an Bogen auf der Querlinie entlang (Bild 4). Wer nicht im Besitze eines Lochbeitels ist, kann ein Locheisen von 3 mm Durchmesser bis zur Hälfte abschleifen (Bild 3). Man erhält dann ebenfalls die halbrunde Form.

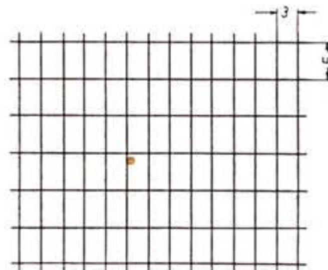


Bild 1 Liniennetz.

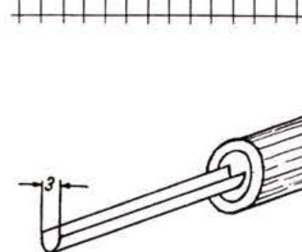


Bild 2 Stechbeitel.

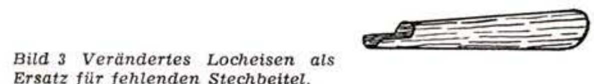
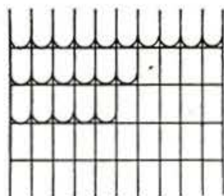


Bild 3 Verändertes Locheisen als Ersatz für fehlenden Stechbeitel.

Als Unterlage dient eine 2 bis 3 mm dicke Pappe, die zur Sicherheit noch auf einem Brettchen liegt. Der Lochbeitel ist wiederholt zu schärfen. Je nach Größe des vorbereiteten Kartons erhält man viele Streifen von Dachziegeln. Die Stirnseiten der ausgestanzten Bogen, die noch die helle Farbe des Kartons zeigen, werden mit ziegelroter Farbe übermalt. Die durch das Ausstanzen entstehenden Bogen an der oberen Seite der Streifen brauchen nicht weggeschnitten zu werden, da sie beim Aufbringen der Streifen auf das Dach überklebt werden.



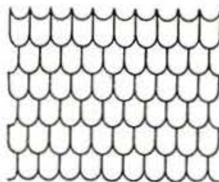


Bild 4 So werden die Dachziegelstreifen ausgestanzt.

Bild 5 Versetzt aufgeklebte Dachziegelstreifen.

Die Streifen werden, an den Seiten etwas überstehend, von unten (bei der Dachtraufe beginnend) nach oben mit Alleskleber so übereinandergeklebt, daß etwa 3 mm vom unteren Streifen zu sehen sind. Der jeweils folgende Streifen wird immer um eine halbe Dachziegelbreite versetzt (Bild 5). Der letzte Streifen am Dachfirst wird oben glattgeschnitten. Die überstehenden Teile der Streifen werden abgeschnitten.



Bild 6 Teil eines vom Verfasser gedeckten Daches.

Bild 7 Ein nach dem beschriebenen Verfahren hergestellter Dachziegelstreifen.



Auf das fertige Dach kann man an einigen Stellen mit einem Zerstäuber kleine, grüne Flecken aufspritzen (Moosflecke).

KARL-ERNST HERTAM, Rochlitz (Sa.)

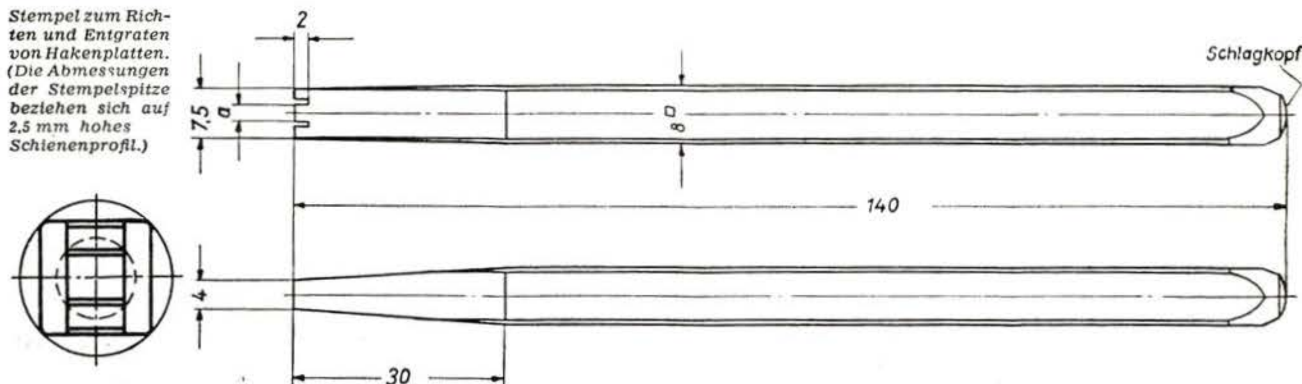
Ein Hilfswerkzeug für den Gleisbau

DK 688.727.814.55

Nach reiflicher Überlegung habe ich begonnen, meine Gleise mit 2,5 mm hohem Schienenprofil, Hakenplatten und den dazugehörigen Schwellenbändern zu bauen. Bisher störte mich das Bohren der unwahrscheinlich vielen Löcher, wenn die Schienen auf jeder Schwelle befestigt werden sollen. Bei genauer Betrachtung der Hakenplatten (Hersteller: Fa. Swart, Plauen) wurde mir klar, daß sie mit ihren verhältnismäßig großen Stanzgraten, ohne nachbearbeitet zu werden, nicht verwendbar waren. Besonders das Stück zwischen den Haken mußte, um eine einwandfreie Aufnahme des Schienenfußes zu erzielen, unbedingt entgratet und gerichtet werden. Zur Erleichterung dieser Arbeit stellte ich den unten dargestellten Stempel her, der folgendermaßen gehandhabt wird: Nachdem der mit Schwellenband und Schotter versehene Gleiskörper gebohrt worden ist, wurden die vorher zurechtgebogenen Hakenplatten eingesetzt und die Zungen auf der Rückseite des Gleiskörpers umgebogen. Dann benutzte ich den Stempel. Ein kurzer Schlag genügt, und die Hakenplatte sitzt fest, ist entgratet und gerichtet.

Bei der Herstellung des Stempels ist zu beachten, daß der Abstand der Einschnitte von Innenkante zu Innenkante der Breite des Schienenfußes entsprechen muß (Maß a).

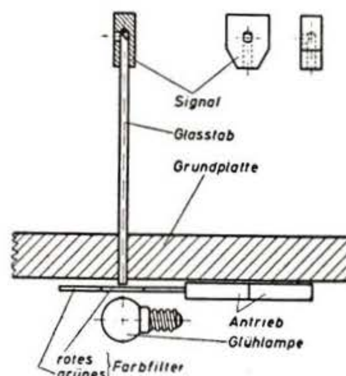
Um eine Veränderung der Stempelspitze bei ständiger Benutzung zu verhindern, ist es zweckmäßig, den fertigen Stempel härten zu lassen.



Stempel zum Richten und Entgraten von Hakenplatten. (Die Abmessungen der Stempelspitze beziehen sich auf 2,5 mm hohes Schienenprofil.)

Lichtsignal

Ein Glasstab S von 2 mm ⌀ wird an einem Ende schräg abgeschliffen und in ein Loch der Grundplatte stramm passend eingesetzt. Über das angeschrägte Ende wird ein Hut aus irgendeinem lichtdichten Werkstoff gesetzt, dem man die Form eines Signalschildes gibt. Unter die Grundplatte wird ein Antrieb A gebaut, der unter dem Glasstab ein rotes und ein grünes Farbfilter bewegt. Darunter wird eine Glühlampe angeordnet, die ihr Licht in den Glasstab schickt. Der über der Grundplatte befindliche Teil des Glasstabes wird mit Aluminiumbronze angestrichen. Das Lichtsignal ist fertig. — V. K. —



HELFRIED VOGLER, Sonneberg (Thüringen)

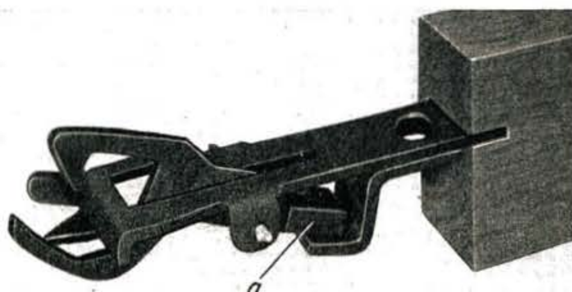
Modellbahnkupplung mit Rangiersperre in der Baugröße H0

Сцепление с маневровым предохранительным взводом для модельных железных дорог
Attelage pour chemin de fer miniature à cliquet de manoeuvre en H 0
Model Railway Coupling with Switch Blocking of Gauge H 0

DK 688.727.82.013.3

Bild 1 zeigt eine Modellbahnkupplung mit Kuppelhaken, dessen Kopf gabelförmig ausgebildet ist. Sie zeichnet sich dadurch aus, daß der untere Schenkel der Gabel eine Gleitbahn aufweist, auf die die Pufferfläche des Mittelpuffers der gegenüberliegenden Kupplungshälfte derart drückt, daß beim Auseineinderziehen der Wagen der Kuppelhaken wieder in seine Ausgangslage zurückgebracht wird.

Bemerkenswert ist die Verwendung von Haftmagneten, durch die die Einrastung der Kuppelhaken in ihren beiden Endstellungen erreicht wird.



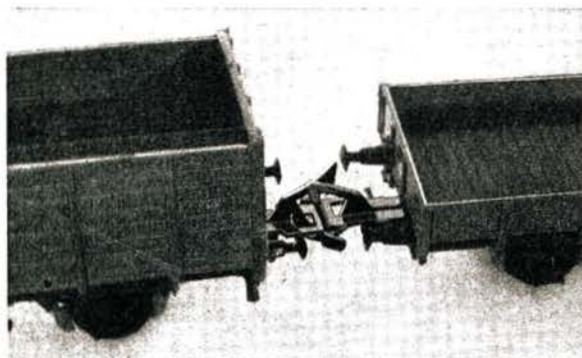


Bild 1 Modellbahnkupplung mit Rangiersperre; a Haftmagnet. (Ergänzung s. Bild.)

Bild 2 Zwei Modellwagen mit der beschriebenen Kupplung.

Dr.-Ing. habil. HARALD KURZ, Dresden

Kupplungsformen für die Nenngröße H0

Виды сцепления модельного масштаба «H 0»
Types d'attelage en H 0
Gauge H 0 Couplings

Ein besonders schwieriges Problem, das der Vereinheitlichung von Modellbahnerzeugnissen entgegensteht, sind die verschiedenen Formen der Fahrzeugkupplungen. Da z. Z. noch keine Kupplung auf dem Markt ist, die den heutigen Ansprüchen voll genügt, ist es gegenwärtig noch nicht möglich, eine besondere Normenkupplung vorzuschlagen. Die Bemühungen der Normenfachleute beschränken sich deshalb zunächst darauf, nach einer Klassifizierung des vorhandenen Kupplungsbestandes gewisse Formen zu bevorzugen und als nächsten Schritt eine gemeinsame Kupplungshalterung zu normen, die den leichten Austausch von Kupplungen verschiedener Formen gestattet.

In der Norm NEM 350 [1]), die als DIN-Norm die Nr. DIN 58 640 erhalten wird, erfolgte eine Einteilung der Kupplungen in Klassen. Klasse A stellt eine weitverbreitete Gruppe dar, deren Kupplungen miteinander verträglich sind, Klasse B enthält solche Kupplungen, die zwar nicht untereinander passen, aber mit Kupplungen der Klasse A gekuppelt werden können, und Klasse C umfaßt alle übrigen Formen.

Zur Ergänzung dieser Norm wurde das beigefügte Beiblatt (siehe Seiten 48 und 49) geschaffen, damit jeder Modellbahner den nötigen Überblick erhält. Dieses Beiblatt soll später durch außereuropäische Formen ergänzt werden.

[1]) Vgl. Beilage zur Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" Nr. 10/1955.

Feinmechanischer Modellbau - Modelleisenbahnen

Kupplungen

Europäische Formen für Nenngröße H0

DIN

1 Deutsche Formen

Lfd. Nr.	Bild	Hersteller	Klasse
1.1	S; 9,5; mit Vorent-kupp-lung	Märklin-Bügelkupplung, Göppingen	
1.11	wie 1.1, aber ohne Stützglied S (ohne Vorentkupplung)		
1.2	9	Piko-Kupplung, Sonneberg	A
1.21	ähnlich 1.2	Rehse-Kupplung, Leipzig	
1.3	9	Couplomatic-Kupplung Dietzel, Leipzig	
1.4	8; Bügel nur an einem Ende des Fahrzeuges	Herr-Bügelkupplung, Berlin	
1.5	für Lokomotiven zu 1.1 passend	Märklin-Hakenkupplung, Göppingen	B

Lfd. Nr.	Bild	Hersteller	Klasse
1.6	9,5; mit Vorentkupplung	Sommerfeld-Kupplung, Göppingen	B
1.7	12	Fleischmann-Kupplung, Nürnberg	
1.71	12; mit Vorentkupplung		C
1.8	13; Bügel nur an einem Ende des Fahrzeuges	Trix-Kupplung, Nürnberg	
1.9	12; nicht selbstkuppelnd	Herr-Hakenkupplung, Berlin	

0058640 Beiblatt

2 Österreichische Formen

Lfd. Nr.	Bild	Hersteller	Klasse
2.1		Göls-Kupplung, Wien	C
2.2	ähnlich 1.11	Liliput-Kupplung, Wien	A
2.3		Kleinbahn-Kupplung, Wien	

3 Italienische Formen

Lfd. Nr.	Bild	Hersteller	Klasse
3.1		Rivarossi-Kupplung, Como	A
3.2	ähnlich 1.2	Pocher-Kupplung, Turin	

4 Schweizerische Formen

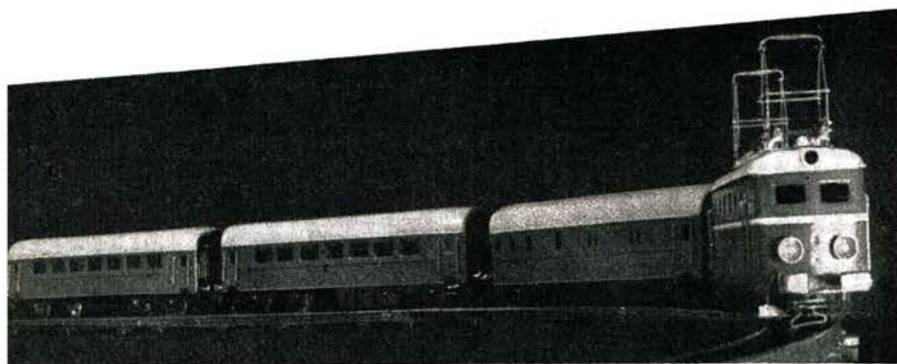
Lfd. Nr.	Bild	Hersteller	Klasse
4.1	mit Vorentkupplung	HAG-Kupplung, St. Gallen	A
4.2	mit Vorentkupplung	Buco-Hakenkupplung, Diepoldsau	B
4.3	ähnlich 1.11	Buco-Bügelkupplung, Diepoldsau	A

5 Französische Formen

Lfd. Nr.	Bild	Hersteller	Klasse
5.1	mit Vorentkupplung	V. B. Kupplung, Paris	B
5.2		V. B.-Kupplung, Paris	A
5.3		J. L.-Kupplung, Paris (Jean Laffort)	B
5.4		Airmer-Kupplung, Paris	C
5.5	ähnlich 1.2	SMCF-Kupplung, Montreuil	A

6 Englische Formen

Lfd. Nr.	Bild	Hersteller	Klasse
6.1		Hornby-Doublo-Kupplung, Liverpool	C
6.2		Kirdon-Kupplung	



VÁSÁRHELYI ISTVAN, Budapest

DIE MODELLBAHN-PRODUKTION IN UNGARN

Die Nachfrage nach Modelleisenbahnen war und ist in Ungarn sehr groß. Deshalb hatte sich die Industrie entschlossen, die Modellproduktion aufzunehmen. Die ersten Schritte wurden im Jahre 1953 getan. Es war vorgesehen, die ersten Erzeugnisse nur für den Inlandsmarkt herzustellen. Für die Produktion von Modellbahnen mußten wir erst einige Erfahrungen sammeln, wie es in allen Ländern notwendig war.

Nach diesen Gesichtspunkten begann zunächst der volkseigene Betrieb „MEJA" (Fabrik für mechanische Spielwaren in Budapest) mit der Entwicklung von H0-Bahnen und Zubehör. Als erstes Modell kam eine C-Tenderlokomotive auf den Markt, die aber noch mit keinem Vorbild zu vergleichen war. Es war eine „Free lance-Lokomotive". Sie wird heute noch hergestellt und ist sehr beliebt. Diese Lokomotive fährt mit Wechselstrom 16 Volt auf Gleisen des Dreischienensystems und wird mit 24-Volt-Überstromimpulsen ferngesteuert. Für diese Bahn wird ein Trafo 30 W in einem Bakelitgehäuse geliefert. Rote und grüne Kontroll- bzw. Kurzschlußmeldelampen sind vorhanden. Das rollende Material besteht aus Packwagen, Personenwagen und acht verschiedenen Güterzugwagen.

Der Bogenhalbmesser der Gleise beträgt 360 mm. Es gibt elektromagnetische und handbediente Rechts- und Linksweichen.

Der Betrieb „MEJA" bereitet jetzt die Produktion von zwei neuen Modell-Triebfahrzeugen vor, wobei die bisher gesammelten Erfahrungen ausgewertet werden: Eine Diesel-Rangierlokomotive nach dem Vorbild der 600-PS-Rangierlokomotive der Ungarischen Staatsbahn mit der Achsfolge Bo'Bo' und einen Triebwagen der Budapester Straßenbahn Typ 3600.

Eine elektrisch betriebene Modellbahn in der Baugröße 0 wird von dem volkseigenen Betrieb „PV" (Münzfabrik in Budapest) hergestellt. Das erste Triebfahrzeug ist eine einfache Ellok mit der Achsanordnung B für Zweischienen-Gleichstrombetrieb, bei der nur die charakteristischsten Konturen wiedergegeben werden. Als Vorbild diente eine Bo'+Co'-Ellok der Ungarischen Staatsbahnen. Sie wechselt die Fahrtrichtung durch Handschaltung.

Dieses Fahrzeug wird gegenwärtig noch hergestellt. Es ist auch als Bausatz erhältlich. Damit wurde den Modelleisenbahnern auch die Möglichkeit gegeben, andere Modellfahrzeuge ohne größere Schwierigkeiten anzufertigen. Die Bausätze sind sehr beliebt, und der Betrieb kann den Bedarf kaum befriedigen.

Ein zweites Triebfahrzeug mit der Achsfolge Bo'Bo' ist in seiner Ausführung schon bedeutend vorbildgetreuer (Bild 1). Es ist in jedem Drehgestell mit einem Gleichstrommotor ausgestattet. Betrieben wird die Ellok mit 16 bis 18 V Gleichstrom und über Selenzellen ferngesteuert.

Die Gleise haben einen Krümmungsradius von 855 mm. Elektromagnetische Weichen mit Einspulen-Magneten sind vorhanden, desgleichen ein vielseitiges Sortiment an Personen- und Güterwagen mit automatischer Kupplung, so daß ein vorbildgerechter Betrieb abgewickelt werden kann.

Sehr beliebt sind auch die Uhrwerksbahnen der „Görgökészitö KTSZ" (Handwerker-Genossenschaft), die ansprechende und außerordentlich preiswerte Bahnen in der Baugröße 0 herstellt. Glücklich war die Wahl einer Nebenbahn-Lokomotive Typ 22 mit der Achsfolge 1'B1' als Vorbild. Die Lok ist nur zweiachsig ausgeführt, sonst jedoch fast vorbildgetreu (Bild 3).

Alle genannten Hersteller bemühen sich, künftig immer bessere und formschönere Modellbahnen herzustellen, die nicht nur in Ungarn gefragt sind, sondern auch exportiert werden können.

Bild 1 (oben) Modellzug in der Baugröße 0, wie er von der Staatlichen Münzfabrik in Budapest in den Handel gebracht wird.

Bild 2 Diese Bo'Bo'-Ellok wurde nach dem Vorbild der ungarischen Ellok Typ 55 mit der Achsfolge Bo'Co' in der Baugröße 0 entwickelt.

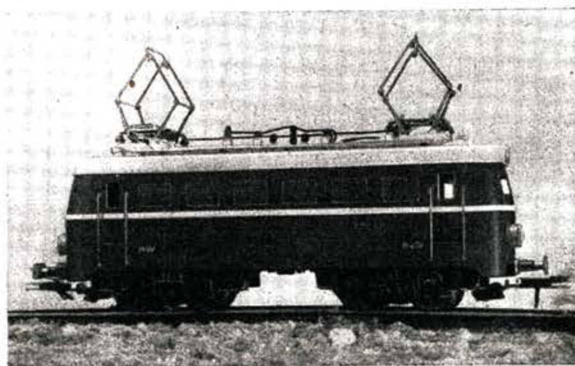
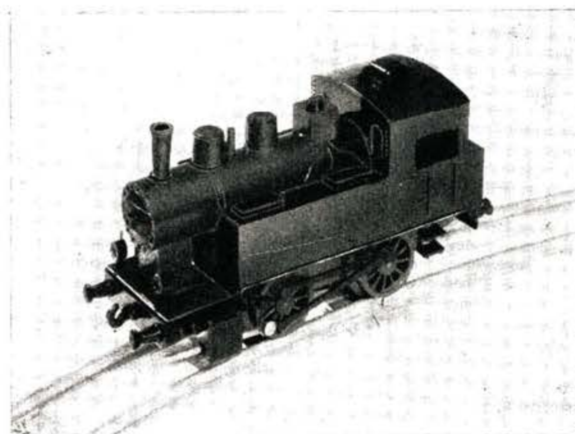


Bild 3 Zweiachsige Uhrwerk-Lokomotive nach dem Vorbild der 1'B1'-Lok Typ 22 der Ungarischen Staatsbahn in der Baugröße 0.



Geschafft!

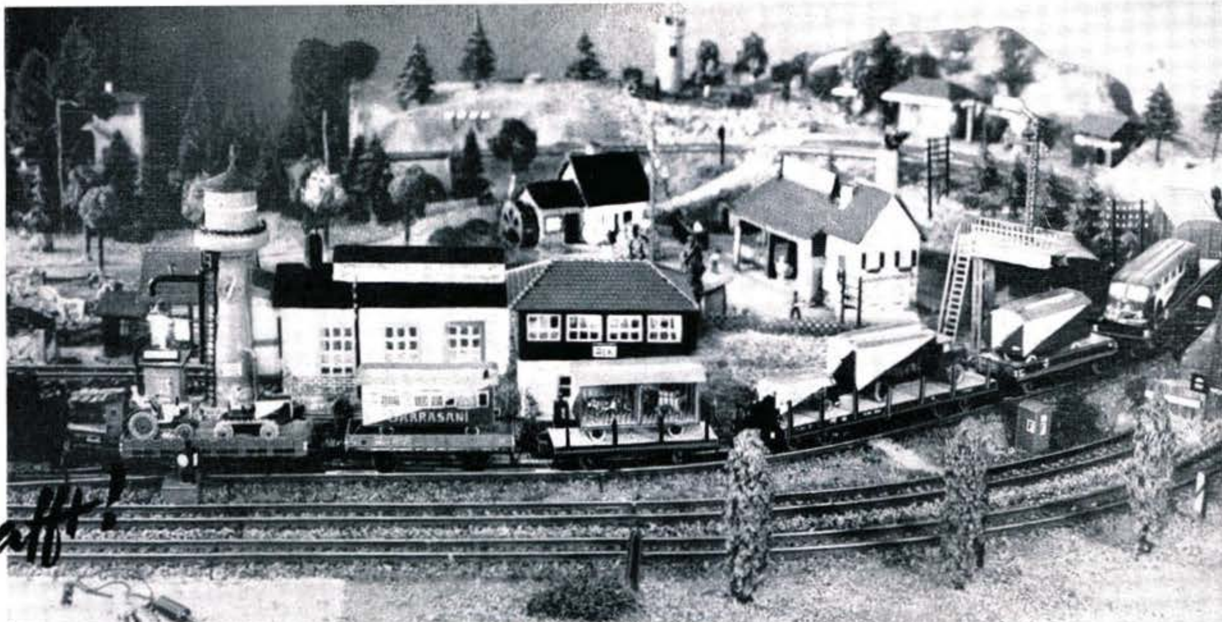


Bild 1 Zirkus SARRASANI zieht um mit Traktoren, Wohnwagen, Autobus, Lastwagen und Tierwagen mit Löwen und Tigern.

Geschafft hat es Walter Buckert aus Berlin. Er baute eine Modelleisenbahnanlage mit den Maßen 2,80 × 1,40 m in der Baugröße H0. Zwei Grundplatten 1,40 × 1,40 m werden auf den ausgezogenen Wohnzimmertisch gelegt und fest miteinander verriegelt. Die Grundplatten liegen auf zwei 2 m langen Holzleisten 30 × 30 mm. Führungsnuten für die Holzleisten in den Grundplatten verhindern, daß sich die Platten verschieben können. Bei Betriebsruhe werden seitlich montierte Bretter von 300 mm Breite hochgeklappt, beide Platten übereinander gelegt. So kann die ganze Modellbahnanlage als geschlossener Kasten staubsicher und platzsparend aufbewahrt werden.

Die verwendeten Fleischmann-Gleise hat Walter Buckert mit Punktkontakten versehen. Jede zweite Schwelle erhielt einen Messingstift. Unterhalb der Gleise wurden die Messingstifte mit einem Leitungsdraht verbunden. Alle Weichen hat Walter Buckert selber gebaut. Besonderen Wert legte der Erbauer auch auf die Landschaftsgestaltung und die Darstellung vieler Details. Die Bilder auf dieser und der folgenden Seite legen Zeugnis ab von der Sorgfalt, mit der Walter Buckert seine Anlage gestaltet hat.

Bild 2 Kaum zu erkennen sind die Punktkontakte, die die mittlere Stromschiene ersetzen. Vorne links sind die hochklappbaren Seitenwände zu erkennen, die es ermöglichen, die Anlage zu einem Kasten zusammenzusetzen.

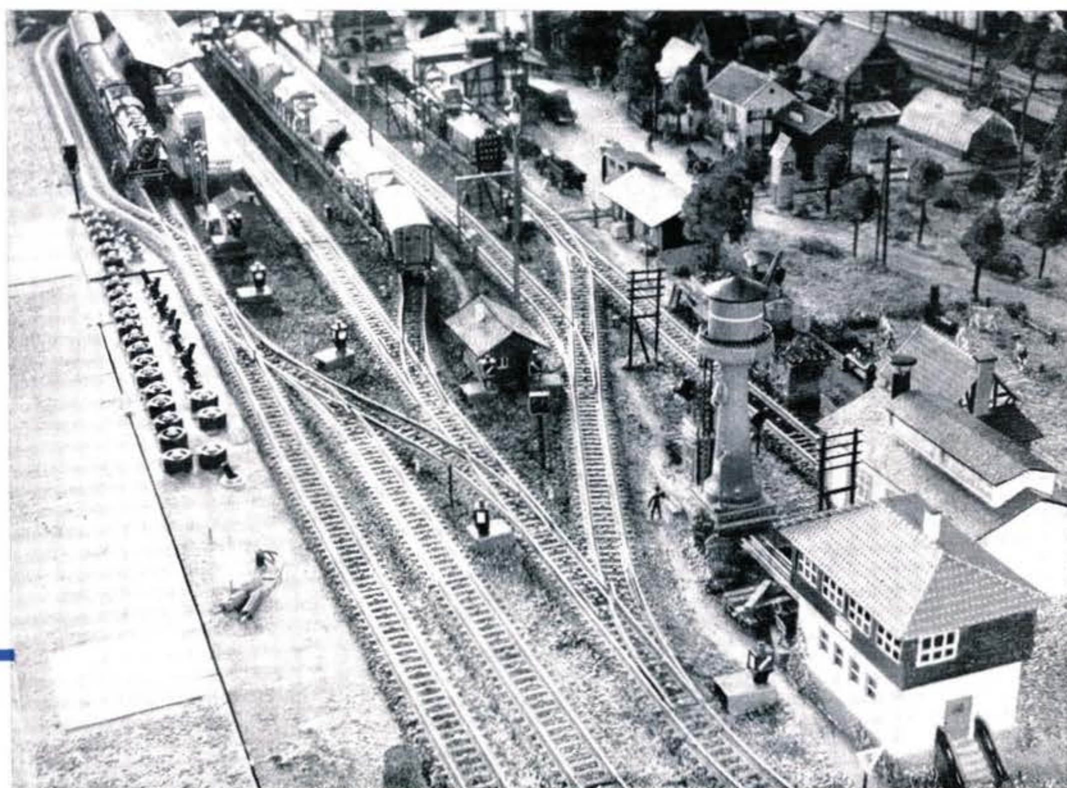




Bild 3 Nichts hat W. Buckert vergessen. Besonders interessant ist die Darstellung des kleinen Stausees mit einer Wassermühle und einem Sägewerk. In der Nähe der Burgruine neben dem Haltepunkt Bergheim befindet sich sogar eine Tropfsteinhöhle (auf dem Bilde nicht sichtbar). Die Effekte wurden mit Hilfe von Lackfarbe und Glasstaub aus zerriebenen Christbaumkugeln erzielt.

FOTOS: VERLAG DIE WIRTSCHAFT



Bild 4 Der Bahnhofsvorplatz, der zugleich Marktplatz der kleinen Ortschaft ist, enthält viele Einzelheiten. Mancher Leser wird bei der Betrachtung dieses Bildes Anregungen für die Ausstattung seiner Modellbahnanlage empfangen.

Speisewagen der SBB mit Stromabnehmer

Aus der Schweiz erreichte uns eine Zuschrift zu unserem Bildbericht im Heft 8/1957, S. 226, die wir nachstehend veröffentlichen, da sie von allgemeinem Interesse ist.

„Es heißt dort, daß der Stromabnehmer, der sich auf dem Dach des SBB-Speisewagenmodells befindet, zur Stromabnahme für die Zugbeleuchtung diene. Ähnliches sieht man auch bei uns auf Modellbahnen, aber es ist eigentlich aus folgendem Grunde nicht richtig, diesen Stromabnehmer zu diesem Zwecke zu verwenden: Die neuen Speisewagen der SBB haben einen elektrischen Kochherd und andere elektrische Kücheneinrichtungen. Um nun schon vor Einreihung des Speisewagens in einen Zug mit dem Kochen beginnen zu können, wurden diese Wagen mit einem Stromabnehmer und dazugehörigem Transformator versehen. Während der Fahrt ist der Stromabnehmer jedoch gesenkt, und der Strom wird der Küche auf dem Wege über die Heizleitung zugeführt, die also von der Lokomotive bis zum Speisewagen auch während des Sommers verbunden sein muß. Wenn der Koch einmal vergißt, vor Beginn der Fahrt den Stromabnehmer zu senken, so geschieht dies automatisch, sobald die Geschwindigkeit auf 40 km/h angestiegen ist. Es entspricht also nicht dem Vorbild, wenn auf einer Modellbahn ein solcher Speisewagen mit gehobenem Stromabnehmer fährt. Dies dürfte bei Ihnen wahrscheinlich sehr wenig bekannt sein, und daher gestatte ich mir, diesen Hinweis bei Ihnen anzubringen."

Dr. O. Werder, St. Gallen

8 Zoll Länge über Puffer

Die kleinste Lokomotive, welche jemals gebaut wurde, hat ein Herr Henry Case in Oil City, Pa., soeben fertiggestellt. Das kleine Ding, welches 8 Zoll lang ist und nur $1^1/_2$ Pfund wiegt, ist aus Messing, Stahl, Gold und Silber konstruiert, und die Herstellung desselben dauerte drei Jahre, den Tag zu zehn Arbeitsstunden gerechnet. An der kleinen Lokomotive befinden sich 585 Schrauben, und das Manometer hat nur $^1/_4$ Zoll Durchmesser. Die Pumpe dieses Miniaturwunders vermag mit einem Male nicht mehr als einen Tropfen Wasser zu heben. Der erforderliche Dampf wird durch einen kleinen Spiritusapparat erzeugt. Die Spurweite der Lokomotive beträgt $1^3/_8$ Zoll, und der Schornstein ist $1^1/_4$ Zoll hoch.

Aus Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau, I. Jahrgang, Nr. vom 11. Oktober 1884.

FRITZ MÜCKE
Weimar

Eine kleine Betrachtung über das Schmalspurnetz der DR

DK 625.31

Die Deutsche Reichsbahn betreibt mit Reisezügen 51 Schmalspurstrecken, deren Streckenlänge mehr als 1000 km beträgt. Außerdem gibt es noch einige Strecken, die nur von Güterzügen befahren werden. Aus wirtschaftlichen Gründen sind oft mehrere Strecken miteinander verbunden, z. B. in Sachsen.

Das größte Schmalspurnetz hat die Rbd Dresden mit 450 km. An zweiter Stelle steht die Rbd Greifswald mit 255 km Streckenlänge. Mit Ausnahme der Rbd Halle betreiben alle Reichsbahndirektionen einige Schmalspurstrecken mit Reisezügen.

Da die Schmalspurbahnen, mit Ausnahme von Sachsen, meistens von Privatgesellschaften erbaut und betrieben wurden, so sind ihre Lok- und Wagentypen sowie ihre technische Ausstattung und Spurweiten sehr verschieden (750 mm, 900 mm, 1000 mm). Dies erschwert die Unterhaltung und Ersatzteilbeschaffung.

Die längste Strecke ist die 60 km lange Harzquerbahn Wernigerode—Nordhausen, deren 18 km lange Abzweigung auf den Brocken, den höchstgelegensten Bahnhof der DDR (1129 m), führt. Die kürzeste Strecke ist die 4 km lange elektrisch betriebene Schmalspurbahn Klingenthal—Sachsenberg—Georgenthal. Abgesehen von einigen Strecken mit starkem Berufs- und Ausflugsverkehr, überwiegt der Güterverkehr. Wir finden mit sehr geringem Verkehrsaufkommen z. B. die Spreewaldbahn Straupitz—Lieberose/Stadt, die nur zweimal wöchentlich von einem Triebwagen befahren wird. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang auch die Wittower Fähre, eine Fährverbindung an der Schmalspurstrecke Bergen—Altenkirchen (Rügen).

Schließlich gibt es auch noch einige Überlandbahnen, die nicht zum Schmalspurnetz der Deutschen Reichsbahn gehören, so die Thüringer Waldbahn Gotha—Tabarz. Diese dient nur der Personenbeförderung, und der Betriebsablauf gleicht dem einer Straßenbahn.

Durch moderne Umladeanlagen und Güterverkehr auf Rollwagen wird der Betrieb der Schmalspurbahnen wirtschaftlicher gestaltet und der Verkehr beschleunigt. Verbesserte technische Einrichtungen werden auch hier bald den letzten Hauch einer Eisenbahnromantik verwehen lassen.



Lokomotiven IM KARTEIKASTEN

Локомотивы в ящике картотеки
Des locomotives dans de fichier
Locomotives in the Card Index Box

Was soll denn das nun wieder sein? — So werden Sie fragen, lieber Leser. Ganz einfach ist die Antwort: Sie und viele andere eisenbahntechnisch interessierte Menschen haben den Wunsch, sich dann, wenn es Ihnen gefällt, eine bestimmte Lokomotive recht genau anzusehen, aus welchen Gründen das auch immer sein mag. Sie werden mir entgegenhalten, daß Sie ja nur zu Ihrer Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" zu greifen brauchen, und hätten dann das Bild, das Sie suchen. Dem ist aber doch nicht so!

Einerseits kann bei der Fülle des Materials nur eine bescheidene Anzahl von Lokomotiv-Baureihen unter der Rubrik „Für unser Lokarchiv" beschrieben und abgebildet werden, andererseits ist ein Originalfoto von einer Lokomotive oder einem anderen Triebfahrzeug doch immer schöner und läßt mehr Einzelheiten erkennen als ein gedrucktes Bild. Von alten, seltenen und ausländischen Triebfahrzeugen können auch nicht immer die von den meisten Interessenten gewünschten Seitenansichten gezeigt werden.

Wenn Sie sich also Ihren Wunsch erfüllen wollen, dann legen Sie sich doch auch ein Lokomotivbilderarchiv an mit guten Fotos, die alle die gleiche Größe haben und von bestechender Schärfe sind!

Stellen Sie sich bitte vor, Sie bekämen Besuch und wollten die Vorbildtreue einer ihrer Modell-Lokomotiven unter Beweis stellen. Ein Griff in den säuberlich geordneten Bildarchiv - Kasten, und die gewünschte Lokomotive stellt sich Ihnen vor.

Vielleicht suchen Sie auch einmal Unterbauarten oder Ihren Modellen ähnliche Lokomotiven — bitte sehr — auf Hochglanzfotos im Weltpostkartenformat können Sie alle Einzelheiten gut erkennen.

Oder vielleicht sind Sie ein passionierter Sammler von Eisenbahnbildern, dem es Freude bereitet, möglichst viele Lokomotiven im Foto zu besitzen, besonders auch solche Triebfahrzeuge, die in einigen Jahren schon verschrottet sein können.

Man kann den Wert eines solchen Archivs nicht in Zahlen ausdrücken, doch jeder Freund der Eisenbahn, der ein solches Bildarchiv besitzt, wird mir darin beipflichten, daß der ideelle Wert sehr groß ist. Das, was alle Institute und Forschungsanstalten von eh und je als eine wichtige Aufgabe ansehen, nämlich das Sammeln von Unterlagen Ihres Fachgebietes, sollten auch Sie im kleinen zu Hause betreiben. Für eine Arbeitsgemeinschaft, deren Mitglieder sich mit dem Studium der Geschichte der Eisenbahn und der Entwicklung des Lokomotivbaues beschäftigen, dürfte eine solche Bildersammlung von unschätzbarem Wert sein.

Für diesen Zweck eignen sich die Fotos von Triebfahrzeugen, die bei dem Bildreporter G. Illner, Leipzig N 22, Pölitzstraße 22, zu haben sind, besonders gut, zumal auf der Rückseite eines jeden Bildes auch die wichtigsten Angaben zur dargestellten Lokomotive zu finden sind. Interessante Bildreihen sind schon erschienen*) und weitere werden folgen. Die Bilder können einzeln zum Preise von 0,70 DM oder auch im Abonnement bezogen werden.

Als begeisterter Modelleisenbahner und auch „richtiger" Eisenbahner kann ich nur jedem empfehlen, sich rechtzeitig ein Lokomotivbildarchiv anzulegen. Die Freude wird den Aufwand lohnen.

Ing. Klaus Gerlach

*) Siehe Z. Der Modelleisenbahner, Heft 9/56, S. 285; Heft 12/56, S. 380; Heft 3/57, S. 88, Heft 6/57, S. 190; Heft 12/57, S. 347

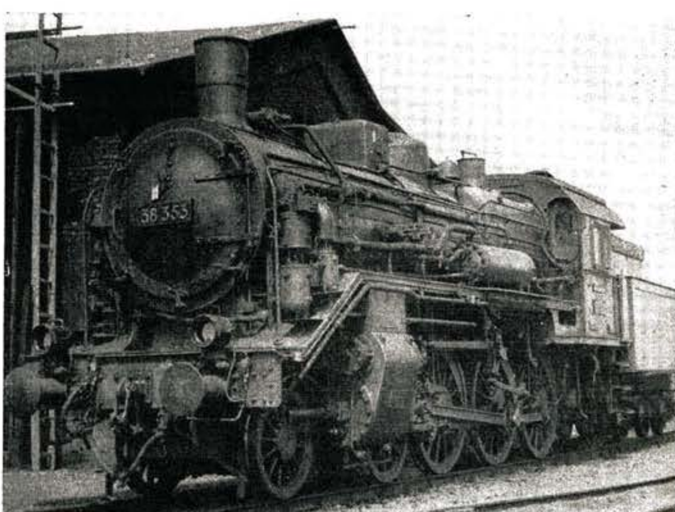
Bild 1 Eine Kostprobe von der Qualität der Bilder. B n2-Tenderlokomotive 98 7086 der Deutschen Reichsbahn, erbaut im Jahre 1908 von Orenstein u. Koppel, Drewitz, mit der Fabriknummer 2996. Es handelt sich um eine der serienmäßig hergestellten Industrielokomotiven dieser Fabrik. Die Lok kam nach 1945 in den Besitz der Deutschen Reichsbahn. Sie erhielt die B-Nr. 98 7086, da sie hinsichtlich Bauart und Leistung etwa den Lokomotiven der Gattung VII T der ehemaligen Sächsischen Staatsbahnen (Baureihe 98⁷⁰ der DR) entspricht.

Eine andere Ansicht zeigt das Bild mit der Archiv-Nummer 1117 — 1 in der Serie VIII des Lokomotivbildarchivs von G. Illner.

Bild 2 2'C h2-Personenzuglokomotive, Betriebsgattung P 35.15, Baureihe 38²⁻³ der Deutschen Reichsbahn, ehemalige Gattung XII H 2 der früheren Sächsischen Staatsbahnen, erbaut von der Sächs. Maschinenfabrik vorm. R. Hartmann im Jahre 1918.

Ein Bild von der Lok 38 243 ist in der Serie VIII unter der Archiv-Nummer 1112—4 zu finden.





Kleinbildreihen für Unterrichtszwecke

Die Lehrmittel-, Film- und Bildstelle der Deutschen Reichsbahn hält für Unterrichtszwecke Kleinbildreihen (Bildbänder in der Größe 24 × 36 mm) mit nachstehend genannten Titeln vorrätig:

Nr.	Bildzahl	Titel der Bildreihe
10	21	Höflichkeit im Reiseverkehr
15	18	Sicherung der Rotte
21	25	Nebenfahrzeuge
23	31	Personen- und Güterwagen — örtl. Schutz eines Zuges
24	49	Signale und Kennzeichen, Teil I (farbig)
24a	55	Signale und Kennzeichen, Teil II (farbig)
24b	49	Signale und Kennzeichen, Teil III (farbig)
30	28	Behandlung einer Stückgutsendung auf dem Versandbahnhof
31	23	Bewegen der Stückgüter
32	17	Verladen der Stückgüter
40	20	Wärme- und Dampfwirtschaft und Feuerbehandlung der Lokomotive
40a	22	Güterzug- und Personenzugbremsen
41	30	Lokomotivdampfmaschinen
42	39	Steuerung der Lokomotivdampfmaschine
43	23	Hochspannungsausrüstung der elektrischen Triebfahrzeuge
44	16	Die Steuerung der elektrischen Triebfahrzeuge
45	12	Triebwerk und Fahrgestelle der elektrischen Triebfahrzeuge
46	13	Hilfseinrichtungen der elektrischen Triebfahrzeuge
47	32	Bremsbetrieb
48	29	Dampfluftpumpe
49	18	Mechanischer Teil der Bremse (Lok und Tender)
50	25	Die baulichen und mechanischen Einrichtungen eines Bahnbetriebswerkes
51	25	Das Bahnbetriebswerk und Lokomotivbehandlungsanlagen
60	25	Bauart und Herstellung des Oberbaues
61	31	Weichen und Kreuzungen
65	29	Wechsel- und Gleichstromblockfeld
66	31	Mitwirkung des Zuges bei Bahnhofs- und Streckenblockung
67	27	Teile der Strecken- und Bahnhofsblockeinrichtung
68	25	Grundsätzliche Anordnungen der Streckenblockung bei zwei- und eingleisigen Bahnen

Diese Bildreihen stehen für Unterrichtszwecke nunmehr auch den Modelleisenbahnern leihweise und kostenlos zur Verfügung.

Die Leihfrist beträgt je Bildband 7 Tage.

Anforderungen auf leihweise Überlassung der Bildbänder sind jeweils 14 Tage vor Beginn der gewünschten Vorführung an die

Lehrmittel-, Film- und Bildstelle der Deutschen Reichsbahn, Berlin-Lichtenberg, Bürgerheimstr. 8-10

schriftlich einzureichen.



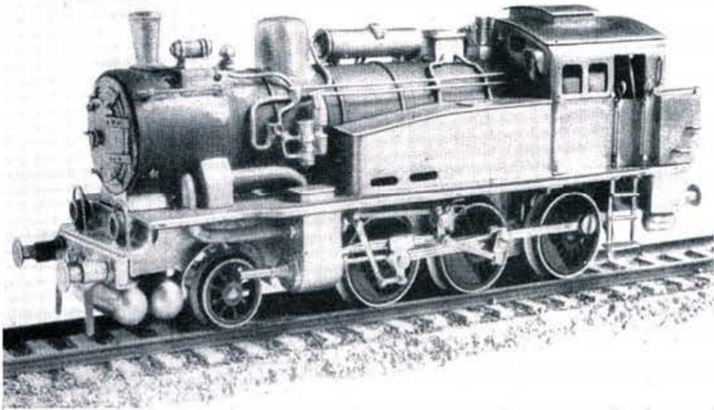




„Der Modelleisenbahner" ist im Ausland erhältlich:

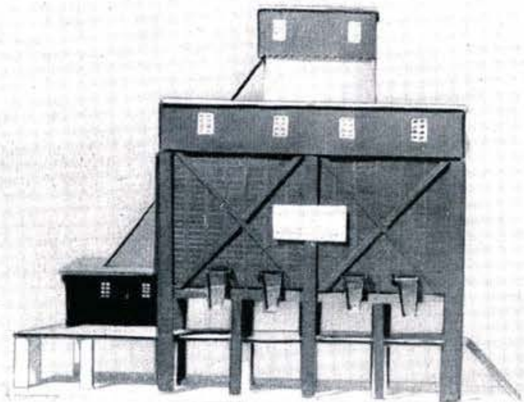
Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Palsdorf, Virum, Kongevejen 128; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34, Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Libraire des Méridiens, Klincksieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris-VI; **Griechenland:** G. Mazarakis & Cie., 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co. 2—4, Beulingsstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** C. L. D. C. Baza Carte, Bukarest, Cal Mosilor 62—68; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigergasse 7, Zürich I und F. Naegeli-Henzi, Forchstraße 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Stalinova 46; Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Postovy urad 2; **UdSSR:** Zeitungen und Zeitschriften aus der Deutschen Demokratischen Republik können in der Sowjetunion bei städtischen Abteilungen „Sojuspechatj", Postämtern und Bezirkspoststellen abonniert werden; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura", P. O. B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarrja Shetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Petschatni proizvedenia, Sofia, Légué 6; **Volksrepublik China:** Guozi Shudian, Peking, P. O. B. 50; Hsin Hua Bookstore, Peking, P. O. B. 329; **Volksrepublik Polen:** P. P. K. Ruch, Warzawa, Wilcza 46.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner", Berlin.

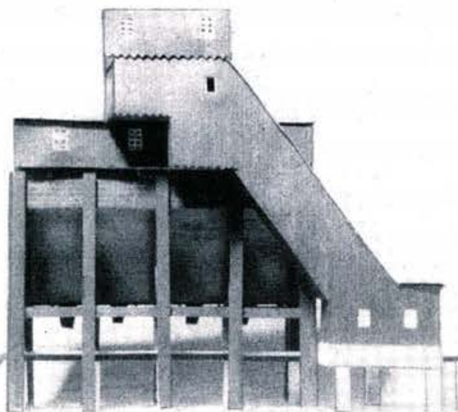


Das gute Modell

H0-Modell einer Lok der Baureihe 74, angefertigt von Herbert Schielke, Berlin. Angetrieben wird die Lok durch einen Piko-Topfmotor, der gekürzt werden mußte, damit er im Führerhaus untergebracht werden konnte. Foto: A. Delang, Berlin.



„VEB Granitwerke Lichte — Verladestation Staufen" lautet die auf unserem Bilde nicht lesbare Anschrift an diesem Modell eines Granitwerkes, das Hans-Jürgen Straube aus Görlitz im Maßstab 1 : 87 angefertigt hat.



Der 16jährige R. Köhler aus Leipzig hat dieses H0-Modell eines 18achsigen Schwerlasttiefladewagens gebaut. Wer so viel Platz hat, daß er eine Anlage aufbauen kann, auf der dieses Fahrzeug verkehren kann, wird sich glücklich schätzen.
Foto: G. Illner, Leipzig.

